

LOUISBOURG :
UN PASSÉ COMMUN OUBLIÉ (1717-1758)
Conférence à Monthoiron, le 22 mai 2004.

**A-LES ACADIENS ET LA FONDATION DE
LOUISBOURG (1717-1758)**

Les exilés de PORT ROYAL

Le roi d'Espagne Charles II mourut en 1700. Il désigna son petit-neveu, petit-fils de Louis XIV et dauphin de France comme successeur. Cette succession ne fut pas du goût de l'empereur d'Autriche, gendre de Charles II par son premier mariage avec la fille unique du roi espagnol. L'Empereur revendiqua le trône espagnol pour son fils cadet, issu de son troisième mariage avec Eléonore de Palatinat-Neubourg. Ainsi débuta la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714) opposant les Franco-Espagnols aux Anglo-Austro-Hollandais. Le conflit opposa surtout les Anglais aux Français. Les traités d'Utrecht, entre l'Angleterre et la France, en 1713, firent perdre à la France Terre-Neuve (à l'exception d'un droit de pêche dans ses alentours) où se trouvait Plaisance et l'Acadie orientale (actuels Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Écosse). Les habitants de Plaisance durent donc s'exiler et furent rapatriés à Saint-Pierre, en attendant de s'établir ailleurs, dans les colonies françaises. Les Anglais contrôlèrent ainsi l'entrée du golfe du Saint-Laurent, à l'exception de l'île Royale. Cette île se retrouva ainsi au cœur de la rivalité anglo-française et la construction d'une forteresse sur cette île devint donc primordiale.

Le choix d'un port

Un *Mémoire sur l'Isle Royale* montra l'urgence de l'instauration d'un port bien défendu : « *Un port dans ces parages est absolument nécessaire à la France qui n'en a plus dans ces mers depuis la cession de Plaisance et de l'Acadie* ». Or, trois sites pouvaient prétendre à ce devenir : Le Havre à l'Anglois (futur Louisbourg) ; Port-Dauphin (actuel Saint Ann's Harbour) et Port-Toulouse (actuelle Saint Peters). Port-Dauphin était facile à fortifier et pouvait contenir plus de vingt navires. Trois facteurs lui étaient défavorables : « *Il se trouve au fond d'une baie ce qui fait qu'en temps de guerre il peut estre bloqué par les vaisseaux ennemis* » ; une bande de terre barrait l'accès à sa rade et ne permettait ainsi que le passage d'un seul navire à la fois ; « *La pesche étant éloignée de cinquante lieues, il faudra des vaisseaux pontés* ». Port-Toulouse était facile à fortifier et pouvait contenir jusqu'à cent quarante navires. Mais sa faible profondeur d'eau ne permettait l'accès qu'à des navires de moins de cent cinquante tonneaux. Par contre, Le Havre à l'Anglois offrait de larges avantages : « *Louisbourg est un bon port, par huit brassées d'eau. Le vent s'y trouve traversier. [...] Louisbourg est située dans une des costes les plus poissonneuses* ». Le grand havre de Louisbourg n'est que très rarement obstrué par les glaces. Le site semblait malaisé pour l'instauration de fortifications. Ainsi, on choisit donc Le Havre à l'Anglois et l'édification des fortifications débuta en 1720.

Une forteresse et une ville modernes

Des briques et des pierres servirent à la construction de ce fort à la Vauban. Jean-François DE VERVILLE, Etienne VERRIER et Louis FRANQUET conçurent cet ouvrage. Des difficultés de diverses natures apparurent : l'alternance gel/dégel abîmait les murs de mortier de chaux, la ville reposait sur un marécage et le brouillard submergeait souvent le port. Le coût prévu était de quatre à cinq millions de Livres. De larges rues rectilignes et des portes impressionnantes donnaient à l'ensemble un air européen. Le développement commercial de ce port fut tel qu'il entraîna de multiples installations : une amirauté, un phare (le premier au Canada) et un quai de carénage. Pour éviter les naufrages, fréquents à l'entrée du port de Louisbourg, on construisit un phare, le premier du Canada. Il fut érigé vers 1732-1733 : « *Il y a lieu d'espérer qu'à l'avenir ces sortes d'accidens ne serons plus si fréquens au moyen de la Tour de la Lanterne construite à l'entrée du port de Louisbourg* ». Cet ouvrage a aujourd'hui disparu. Le foyer était alimenté par du charbon de bois et la lumière produite par la combustion d'huile de poisson. Le phare était bâti sur un rocher à l'entrée du port. A l'exception de la lanterne, il était circulaire. Un escalier en colimaçon desservait les étages. Sa portée était de trois lieues. Par temps brumeux, on faisait tirer le canon, qui remplaçait nos cornes de brume actuelles. Enfin, lorsque le port était obstrué par des glaces, on hissait un drapeau rouge.

D'une guerre à l'autre (1720-1756)

Les premières années (1720-1740)

La ville de Louisbourg connut un essor rapide et considérable. Louisbourg fut très vite la ville la plus peuplée de l'Île Royale. En 1716, suite au traité d'Utrecht, 510 personnes, venus de Plaisance, cédée aux Anglais, résidaient à Louisbourg. Louisbourg compta plus de 4000 habitants. Des centaines d'habitants de passage gonflaient les rangs. Comme partout, il y avait une large prédominance du nombre d'hommes (de jeunes célibataires). La garnison du fort de Louisbourg renforçait cette supériorité du contingent masculin. L'austère citadelle dominait la ville et concentrait pas moins de 500 civils et militaires. Les casernes du bastion du Roi abritaient 500 soldats. Ils bâtirent la forteresse et nombreux furent ceux qui apprirent ainsi un métier. Le plan des fortifications était assez complexe. Elles devaient interdire toute intrusion ennemie et les divers bastions étaient disposés stratégiquement. L'importance économique du port de Louisbourg se révéla assez tôt et sa fréquentation s'accrut rapidement. Le vaste quai était alors le centre de l'intense activité de la colonie. De nombreux voiliers y accostaient après la dure traversée de l'Atlantique nord et avant d'affronter les ouragans antillais ou les glaces du Saint-Laurent. En 1733, Louisbourg devint le quatrième port nord-américain et devint ainsi le premier port français de la Nouvelle-France. Louisbourg accueillit cent cinquante navires par an.

La guerre de succession d'Autriche (1740-1748)

L'empereur d'Autriche Charles VI décéda sans héritier mâle. Sa fille unique Marie-Thérèse lui succéda, ce qui suscita l'opposition des époux des deux filles de l'empereur Joseph I^{er} : l'électeur Charles VII Albert de Bavière et l'électeur duc de Saxe et roi de Pologne. Le roi Philippe V d'Espagne voulut profiter de la situation pour récupérer ses terres italiennes. Quant au « Roi Sergent », Frédéric-Guillaume I^{er}, il envahit la Silésie. La France s'engagea à leurs côtés. Enfin, George II, roi d'Angleterre, se rangea du côté autrichien par un sentiment anti-français. Une guerre navale se déroula alors dans l'océan Atlantique et dans l'océan Indien. Bien vite, Louisbourg passa à l'offensive contre la Nouvelle-Angleterre, d'une part par l'armement de navires corsaires, pour harceler les navires de commerce ennemis, et d'autre part par la tentative, avortée, de s'emparer, par voie terrestre, de la ville d'Annapolis Royal (c'est-à-dire, de l'ancienne Port-Royal, fondée par l'explorateur Samuel DE CHAMPLAIN, dans la Nouvelle-Écosse actuelle). Mais, la situation s'inversa et les corsaires anglais se mirent à menacer les navires français. Dans sa lettre au ministre de la Marine, le capitaine Pierre MORPAIN expliquait « [...] *que l'on eût mis à exécution la proposition que j'ai faite de former des retranchements dans les endroits où ils [les Anglais] ont fait leurs descentes* », l'attaque anglaise aurait été un échec ; et d'ajouter que « *Monsieur Bigot peut dire que j'ai proposé et que j'ai même dit que j'avais adressé à votre Grandeur un mémoire touchant l'avantage que les ennemis pourraient en tirer si on ne prenait pas cette précaution* ». Morpain se battit vaillamment. Morpain dut se contenter de défendre vainement Louisbourg. De plus, une mutinerie de la garnison du fort de Louisbourg éclata. Les soldats reprochèrent au gouverneur de Louisbourg et à l'intendant Bigot d'être dans l'incapacité de leur verser leurs soldes. L'escadre du commodore Warren assiégea le port. La métropole n'envoya pour seuls renforts que deux navires. La *Renommée* tenta de forcer le blocus anglais. Le *Vigilant* tomba

dans un piège : il se lança à la poursuite d'un corsaire, et sa cargaison de munitions et de vivres passa ainsi aux mains ennemies. Finalement, le 17 juin 1745, Louisbourg dut capituler. Les conditions anglaises furent sévères puisqu'elles exigèrent l'expulsion, d'une part, des soldats de la garnison du fort, mais aussi, d'autre part, de l'ensemble des colons français de l'Île Royale.

L'entre deux guerres (1748-1756) .

Les Anglais laissèrent le pavillon royal français flotter sur le fort. Cette manœuvre fut, non pas destinée à saluer un quelconque courage de l'ennemi vaincu, mais bien à attirer les navires de la Compagnie des Indes. Le butin récupéré par ce piège s'éleva à plus de vingt-cinq millions de Livres ! L'histoire de Louisbourg aurait pu alors s'achever dès cet instant, mais, le 18 octobre 1748, la France recouvra sa souveraineté sur l'île, par le traité d'Aix-La-Chapelle, qui mit fin à cette guerre et qui rétablit le *statu quo* colonial. En 1749, Louisbourg retrouva ainsi sa population et sa prospérité économique, tandis que les effectifs de la garnison furent triplés.

La chute et la renaissance (1756-2004) .

La guerre de Sept-Ans (1756-1763) .

En mai 1756, la guerre de Sept-Ans éclata, provoquée, d'une part, par les ambitions économiques de l'Angleterre et, d'autre part, par les ambitions impérialistes de l'Autriche, de la Prusse et de la Russie. Le conflit opposa les Anglo-Prussiens aux Austro-Franco-Russes. L'Angleterre et la France se retrouvèrent face à face dans une lutte navale.

La seconde chute de LOUISBOURG (1758) .

Face aux cinq navires et aux 7000 soldats et marins français, les Anglais opposèrent une force plus imposante et surtout plus expérimentée que celle utilisée lors du précédent siège. Leur flotte totalisait près de cent cinquante navires. Les troupes terrestres du major-général le baron Jeffrey AMHERST atteignaient douze à seize mille soldats, mille six cents coureurs des bois et mille trois cents Ecosseis. Les combats furent éprouvants pour Louisbourg. L'ennemi réussit à débarquer à l'anse de la Cormorandière et établit le siège terrestre de la ville. Le gouverneur de l'Île Royale Augustin DU BOSC HENRY DE DRUCOURT annonça la capitulation de la ville et de l'île. Les Anglais imposèrent leurs conditions. L'Angleterre envoya aussitôt trente frégates et vingt-deux vaisseaux de ligne et dix mille soldats. La chute de Louisbourg ne fut que le début du déclin français au Canada. Québec capitula après la mort du marquis Louis-Joseph DE MONTCALM DE SAINT-VERAN. En effet, les colons de sa « Gracieuse Majesté » étaient dix fois plus nombreux que les Canadiens français. En 1760, les Anglais commencèrent à démolir les fortifications de Louisbourg et, en 1768, le dernier soldat britannique quitta les vestiges de cette ville. Les insulaires démolirent intégralement l'ouvrage et se servirent des pierres pour construire leur propre habitat. Quant aux Louisbourgeois exilés, certains fondèrent une nouvelle colonie dans les îles St-Pierre et Miquelon.

La renaissance d'un fantôme (1928-2004) .

La ville actuelle de Louisbourg fut édifée à plusieurs kilomètres du site initial, par la suite. Elle fut reliée au reste de la province de Nouvelle-Écosse par une voie ferrée et devint ainsi un des centres d'expédition du charbon du Cap Breton. Louisbourg fut proclamée « *Lieu historique national officiel* » par le gouvernement canadien. Des vestiges furent mis à jour. C'est ainsi que Louisbourg devint « *Parc historique national* ». Le gouvernement canadien accorda vingt-cinq millions de dollars canadiens pour œuvrer à la reconstruction d'un quart de la ville. Les travaux débutèrent. Ce projet permit de lutter contre le chômage... Vingt-deux ans plus tard, en 1985, le site devint un intéressant écomusée historique, grâce à une reconstitution fidèle des bâtiments, des jardins, du mobilier et de la vie quotidienne de la ville, au XVIII^e siècle. Cent-douze personnes font revivre les grands et les petits instants de la vie à Louisbourg, en costumes d'époque.

B-APERÇU SOCIOLOGIQUE

Le clergé

En dépit de l'absence d'une église paroissiale à Louisbourg (les offices religieux étant célébrés dans la chapelle du fort), l'Eglise, premier ordre du royaume, était cependant présente, la plupart des habitants étant catholiques. Elle n'avait pas sur l'île d'importantes propriétés ou de solides fortunes. Les Récollets veillaient au bien-être spirituel des fidèles louisbourgeois. De plus, les Frères de la Charité s'occupaient de l'hôpital, tandis que les Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame dirigeaient une école, au sein de leur couvent, pour l'éducation religieuse des jeunes Filles de l'élite. Elles enseignaient les arts et les règles de bienséance. Néanmoins, tous les enfants se devaient de connaître leurs prières et leur petit catéchisme.

Nobles et bourgeois

La société louisbourgeoise surprend par l'absence totale de système seigneurial (bien qu'il y ait eu des seigneuries sur l'île) . Au sommet de la hiérarchie sociale se trouvaient les officiers, civils et militaires, dont le gouverneur, l'intendant et les membres de l'amirauté. Les nobles se comptaient sur les doigts de la main et étaient en fait les officiers supérieurs de la garnison : les écuyers Charles SAINT-ETIENNE DE LA TOUR, Pierre LE NEUF DE LA VALLIERE (officier de marine), Antoine LE POUPET DE LA BOULARDERIE (commandant), François DU PONT DU VIVIER (capitaine des troupes de marine), Artel de Cournoyer, du Haguët, Rousseau et Charles LE PANOT (officier). La résidence de l'ingénieur faisait partie des maisons les plus imposantes de la ville. Les ingénieurs du roi étaient aussi bien architectes, ingénieurs de construction qu'urbanistes : ils dressaient les plans des fortifications, des pâtés de maisons. Le potager de l'ingénieur réunissait des carrés de légumes et un parterre dans un ensemble organisé de figures géométriques. Peu d'habitants avaient les moyens d'avoir un potager aussi ordonné. Autour de ce jardin, se trouvaient une buanderie, une étable et un petit étang. A ces officiers s'ajoutaient les grandes familles de grands armateurs, vivant du fructueux commerce pratiqué dans la ville (ainsi en était-il des Detchverry et des Rodrigue).

Les petites gens

On trouvait le vaste monde des administrateurs coloniaux, des artisans, des commis, des domestiques, des blanchisseuses et des boulangers. Les artisans étaient bien plus attachés à leur ville que ne pouvaient l'être des marins ou des soldats de passage. Leur savoir-faire se voyait sur chaque maison de Louisbourg et ils contribuèrent à l'esthétisme des rues. Les conditions de vie des gens de mer étaient des plus dures. L'alcoolisme était souvent la cause de bagarres au sein de la communauté des marins. Les capitaines étaient prompts à frapper leurs subordonnés. Avec leurs seconds ils étaient les premiers atteints par la violence de leurs subordonnés. N'oublions pas que les capitaines étaient seuls maîtres à bord. Cette puissance était symbolisée par le fouet. Les officiers du bord pouvaient aussi être violents vis-à-vis de leur équipage. L'alcool et le sentiment de supériorité conféré par leur fonction en étaient souvent la cause. Les capitaines sous l'emprise de l'ivresse vouaient une véritable haine à leurs subordonnés. Ils prenaient souvent leurs seconds en grippe. Les seconds aussi aimaient jouer aux petits chefs. On constate donc que les marins étaient assez fréquemment en conflit. Ces conflits pouvaient devenir bien plus violents et se transformer en désertions. Certains marins ne supportaient plus cette domination tyrannique et préféraient désertir le navire, au point d'abjurer patrie et religion. Les désertions étaient individuelles et isolées. Le marin optant pour cette solution prenait donc de gros risques. Les punitions pour désertions pouvaient ne pas être trop sévères. Certains choisissaient une solution plus radicale et bien plus grave : la mutinerie. Seuls deux cas apparaissent dans les archives de Louisbourg. Les décès des marins étaient dus à trois causes principales : les noyades, les maladies et les guerres. Les naufrages provoquaient souvent la noyade de nombreux marins. Les matelots du XVIII^e siècle ne savaient pas souvent nager. Les accidents les plus meurtriers furent les naufrages de chaloupe. Signalons aussi que des grosses lames balayaient le pont des

navires, entraînant parfois des marins, ce qui arriva à un équipier du *Vigilant*, le 28 octobre 1742. La consommation d'alcool (bière), l'inattention et l'inexpérience provoquaient de nombreux accidents. Les mousses et les novices étaient bien sûr les plus touchés. Les maladies étaient la seconde cause de mortalité chez les marins du XVIII^e siècle. La vie à bord des terre-neuviens était, certes rude, mais pas malsaine, la nourriture étant fraîche et variée. Elle était principalement composée de pain et de vin, de poisson et de viande. La bière était l'alcool préféré. Le scorbut ne faisait donc pas trop de ravages. Il ne faut pas oublier que les marins étaient astreints au système des classes. Ils devaient accomplir leur service dans la Marine royale. Au moment de la guerre d'Indépendance des Etats-Unis on recruta même des marins fluviaux. Lors des combats navals, le cinquième des équipages était tué, soit par les boulets, soit lors du corps à corps. Nombreux aussi étaient les blessés. Les amputations de bras ou de jambes étaient très fréquentes et nous avons tous en mémoire ces images de marins borgnes, manchots ou unijambistes, voire les trois à la fois ! La gangrène faisait des ravages. N'oublions pas, bien sûr, les soldats (notons qu'un certain nombre d'entre eux étaient allemands, suisses ou mi'kmaq de la Nouvelle-Écosse). Les dortoirs étaient occupés par 12 à 16 soldats, à raison de 2 par lits. Les soldats buvaient, fumaient, mangeaient et travaillaient dans leur chambrée.

C-APERÇU ÉCONOMIQUE

Pêche et pelleterie

La morue

La morue (le « brochet de mer » : union du terme celtique *mor*, « mer », et de l'ancien français *Luz*, « brochet »), est un poisson des mers arctiques, fréquemment rencontré entre l'Islande et Terre-Neuve. Une fois pêchée, la morue pouvait être vendue, soit salée (elle était alors dite « verte »), soit séchée (on l'appelait la merluche), soit fraîche (c'était alors le cabillaud). Dans le premier cas, les navires morutiers ne faisaient pas escale à Louisbourg. Dans le second cas, la morue, fendue en deux, était séchée à terre au soleil, sur des supports en bois : les claies ou vigneaux. Le foie servait de reconstituant. Les trois quarts des poissons consommés étaient salés. La morue occupait la première place et était le poisson le plus consommé en France. Le fait que les terre-neuviens réalisent 60 % du tonnage total de la pêche française confirme cette donnée. Elle était moins osseuse que les harengs et les sardines et sa chair blanche était considérée comme pure. La morue se salait et se dessalait aisément. Elle pouvait s'accommoder de multiples façons. Elle était chère, et son prix souvent plus élevé que celui de la viande. Ses consommateurs étaient issus de milieux aisés. Toutefois, chaque Parisien consommait douze kilogrammes de morue par an. Les bonnes tables se devaient de servir de la morue et on la retrouvait même sur les tables royales. Les plus grands livres de cuisine expliquaient d'ailleurs les nombreuses façons de l'apprêter. Comment ce poisson pouvait-il être autant consommé ? Le poisson ne représentait que 1 à 5 % de l'alimentation des Français. Sept qualités de morue permettaient de satisfaire tous les consommateurs : la pivée (qui était la plus chère), la grise, la grande marchande, la moyenne marchande, la petite marchande, le grand rebut et le moyen rebut (rappelons que cette dernière, de très mauvaise qualité, était vendue par Louisbourg aux Antilles pour les esclaves des plantations). La consommation nationale de morue diminua durant le siècle, cette denrée étant peu à peu remplacée par les œufs. A la veille de la Révolution, la morue était vendue dans des ports

différents. La morue verte était vendue principalement au nord de la France et la morue sèche au sud. Les Antilles achetèrent pour un million de Livres de morues sèches. Il fut vendu en 1788 pour treize millions de Livres de morues, ce qui représentait presque la moitié de la vente de poisson en France.

Une pêche florissante

Certaines lettres de Maurepas, Secrétaire d'Etat à la Marine et aux Colonies, nous renseignent à ce sujet. La pêche de 1732 fut excellente. L'année 1734 fut si mauvaise qu'il y eut même une disette à Louisbourg. La lettre du 30 juin 1743 précise que l'année 1742 fut une mauvaise année pour la pêche à la morue et on constate qu'a priori l'année 1743 fut plus mauvaise encore que la précédente. La pêche à la morue était très codifiée. Elle était pratiquée pendant deux saisons. L'été, les canadiens et les terre-neuviens (venus de la métropole) traquaient ensemble les morues. Mais, les caprices du temps obligeaient ces derniers à retourner en France. La pêche d'automne devenait donc l'apanage des pêcheurs locaux. Les déclarations d'arrivées de navires à Louisbourg le confirment. Les navires partis de la métropole (du Pays-Basque) venaient vendre quelques marchandises à Louisbourg, puis partaient aussitôt pêcher. Quelques-uns revenaient à Louisbourg écouler le produit de leur pêche. La plupart repartaient directement en France. Quant aux navires acadiens, ils venaient, en ce port, vendre leur pêche, de juin à septembre. Les terre-neuviens connurent une remarquable et efficace organisation basée sur le travail à la chaîne. Six pêcheurs constituaient le premier maillon de cette chaîne. Ils pêchaient debout, les jambes dans une barrique, qui les protégeait et leur permettait de s'amarrer au pont. Le *then* les abritait de la pluie. Le mousse saisissait les morues pêchées et les jetait sur l'étable du pont. Là, le décolleur étêtait et vidait les poissons et le trancheur dégageait l'arête dorsale, puis jetait les filets, dits « habillés », dans la cale. Le maître de grave ou saleur rangeait les filets entre deux épaisses couches de sel. Toutes ces opérations devaient donc être effectuées rapidement et nécessitaient une grande habileté. A Louisbourg, la morue était moins chère qu'en France. Pour cette raison, plusieurs navires de la métropole achetaient de la Morue en ce port, et la ramenaient en France. Cela permettait donc de réaliser de forts bénéfices en France. Un arrêt du Conseil d'Etat du Roi du 20 mai 1718 favorisa les armateurs et

les pêcheurs de l'île. Celui-ci indiquait que : « *Les Morues sèches et les huiles provenant de la pesche des sujets de Sa Majesté a l'Isle Royale, appelee ci devant l'isle du Cap Breton, qui seront transportees aux isles françoises de l'Amérique, de bateaux appartenant aux habitants de l'isle, seront et demeureront deschargez* ». Cela signifie que les morues vendues par l'Île Royale aux autres îles d'Amérique étaient exonérées de la taxe de 3 %. De 1714 à 1724, les huiles de morue et les morues ne furent taxées que de 1 %. La meilleure performance fut réalisée par le navire anglais le *César*, avec à son bord cinq cents quintaux de morues sèches. Les navires faisaient d'énormes bénéfices une fois arrivés en France. Ainsi, le brigantin *l'Heureux Retour* revendit 22 500 Livres, son chargement de neuf cents quintaux de Morues sèches, soit un bénéfice de neuf mille Livres (à ceci s'ajoutait la vente de quarante barils d'huile de poisson, de trente barils d'anguilles). Comment se répartissaient les ventes de morues en France ? La pêche morutière à Terre-Neuve déclina et les grands ports français (Bordeaux) se tournèrent vers les Antilles. Mais, Saint-Jean-de-Luz et Saint-Malo continuèrent à armer des terre-neuviers. La réussite de la pêche à la Morue dépendait de nombreux facteurs. Les conflits navals entre l'Angleterre et la France gênèrent considérablement les navires morutiers. Le conflit le plus désastreux fut bien entendu la guerre de Sept-Ans. Le séchage des morues pouvait être compromis par un été pluvieux. Entre 1710 et 1730, toutes les pêches furent mauvaises. L'inspecteur des pêches Le Masson du Parc rejeta la faute sur les pêcheurs utilisant les drèges ou dreiges ou des folles ; le grand bouleversement climatique à cette période en fut la cause et les terre-neuviers durent se replier sur le golfe du Saint-Laurent et donc sur l'Île Royale. Louisbourg sut en tirer profit. La morue fut remplacée par les laitages et les œufs. La chute des prix entraîna par conséquent une diminution de l'armement morutier.

La pelleterie

90 % des peaux provenaient de rongeurs. 17 800 peaux de lapins et de lièvres furent vendues à Louisbourg entre 1742 et 1743. Les peaux d'ondatras étaient aussi très recherchées. Longs d'une soixantaine de centimètres, ces rongeurs avaient le même mode de vie que les castors, c'est pourquoi on les appelait castors du Canada ou loutres d'Hudson. Pour les castors proprement dits, seules une quarantaine de peaux et une soixantaine de livres de peaux furent vendues à Louisbourg entre 1742 et 1743. Il était représenté comme un animal agressif et destructeur. Sa peau était utilisée pour la fabrication de chapeaux de feutre. Le plus recherché des carnassiers était le loup, que les trappeurs traquaient dans les forêts du nord. Les martes ou martres portaient une fourrure très estimée. Les fouines (« martre du hêtre » en latin) étaient également recherchées : courtes sur pattes, elles vivent dans les bois. Dix-sept peaux d'ours furent vendues à Louisbourg : ces épaisses fourrures rapportaient beaucoup d'argent par bête abattue. Les loutres étaient peu nombreuses également : la fourrure de ces carnassiers de quatre-vingt centimètres était aussi très précieuse. Citons aussi les chats sauvages et les renards argentés ou roux. Les principaux cervidés chassés étaient les orignaux. Le poids de ces fameux élans canadiens pouvait atteindre une tonne. Quatre cent cinquante peaux d'orignal furent vendues entre 1742 et 1743. Les caribous étaient domestiqués et employés comme bêtes de trait par les Esquimaux et les Inuits. Le lait et le sang de ces animaux servaient à l'alimentation ; les bois au chauffage ; et le cuir à la confection vestimentaire. A tous ces animaux, ajoutons les oiseaux (faucon pèlerin, macareux ou pluvier siffleur). La pelleterie représentait 70 % des exportations canadiennes en 1739. Les peaux étaient vendues en métropole, directement par les Canadiens, à une exception près : celles de castor. Celles-ci étaient vendues avec le droit du quart. Le monopole des ventes de castors était détenu par une compagnie ou par des fermiers, mais ceux-ci recevaient, en outre, le quart de

toutes les ventes. Cela permettait donc de faire de grands bénéfices. Donc, 72 % des gains du commerce des peaux de castor revenaient à la métropole. Mais, ce commerce déclina au profit d'autres peaux.

Ventes de navires

Vendeurs

Les navires vendus à Louisbourg étaient originaires du Canada pour une moitié. Les navires canadiens appartenaient aux habitants de l'île Royale. 80 % des vendeurs canadiens étaient des Louisbourgeois et 15 % habitaient Le Havre-Fourché et les Petits-Degras, Port-Toulouse et l'île de Scatarie. Ces navires étaient anciens. La construction navale fut tentée sur l'île Royale, elle fut vite délaissée. Les navires anglais venaient surtout de Boston et de Canso. La Nouvelle-Angleterre était devenue une spécialiste de la construction navale. La moitié de ces navires furent vendus illégalement à Louisbourg. Cette désobéissance aux ordres royaux trouvait sa justification plus dans l'indifférence de la métropole envers sa colonie que dans la complaisance et la corruption de l'administration locale. Les navires français vendus appartenaient essentiellement à des armateurs basques. Les vendeurs étaient généralement des capitaines et des négociants. Mais d'autres professions étaient aussi représentées : l'aubergiste louisbourgeois Jean GRANDCHAMP (dont l'auberge est reconstituée dans la « salle du Canada » de l'excellent Musée canadien des Civilisations de Hull, dans la banlieue de Montréal) vendit sa goélette la *Louise-Thérèse* cinq mille Livres ; les charpentiers Henri DUCHESNE et Jacques DUGARS firent de même. La noblesse ne fut pas en reste : quatre navires furent vendus par l'écuyer Charles SAINT-ETIENNE DE LA TOUR.

Acheteurs

Les vendeurs étaient-ils également acheteurs ? Aucun n'était anglais. Les deux tiers des acheteurs étaient originaires de l'Île Royale. Le dixième des acheteurs étaient des Basques de Bayonne ou de Saint-Jean-de-Luz et 5 % venaient de Bordeaux. Ce commerce de navires était important à l'échelon local. A l'exception d'un navire de trente-cinq tonneaux, la Nouvelle-Angleterre exportait ses navires uniquement pour les vendre à Louisbourg. Les acheteurs étaient donc un peu moins nombreux que les vendeurs. Certains étaient plus vendeurs qu'acheteurs comme les frères Dalabaratz et Michel DACCARETTE. D'autres étaient autant acheteurs que vendeurs. Certains armateurs se contentaient d'acheter ! Les acheteurs et les vendeurs avaient la même origine sociale. Notons cependant que le boucher louisbourgeois Sentier acheta le *François*, pour deux mille Livres. Était-il possible de s'enrichir dans ce type de commerce ?

Marché

Le commerce de navires à Louisbourg fut assez irrégulier, passant de sept navires vendus en 1730 à trente-trois en 1743. La moyenne annuelle était de dix-huit navires vendus. Cette moyenne ne fut réellement atteinte qu'en 1735. Les ventes se stabilisèrent et quinze à vingt-trois navires furent vendus annuellement dans l'amirauté. On assista à une « vertigineuse » hausse des ventes avec trente-trois navires vendus. Elle fut stoppée l'année suivante par la guerre anglo-française. Nous avons précisé précédemment que la moitié des navires vendus à Louisbourg étaient anglais. En effet, neuf navires anglais étaient vendus annuellement. La construction navale canadienne semble avoir traversé une période de crise entre 1733 et 1735. Signalons que la vente des navires se faisait surtout de mai à novembre et que le premier trimestre de l'année était une période extrêmement creuse. Le tonnage des navires vendus à Louisbourg était assez moyen ; seuls 2 % faisaient plus de cent tonneaux. Une énorme différence de prix pouvait donc séparer deux navires de même tonnage. Cela nous amène à parler du prix de ces navires. Il resta stable de 1730 à 1743. Le paiement se faisait de diverses manières. Le *Dolphin* fut vendu pour neuf barriques de tafia et la *Suzanne* pour trente-six barriques de goudron et autant de sirop. Sept navires furent vendus en quintaux de morues. Le navire anglais la *Mary* fut vendu pour mille pistoles. Il existait de véritables spéculateurs. Le négociant louisbourgeois Jean RODRIGUE acheta la *Marie-Catherine* 1500 Livres et la revendit 2500 Livres, réalisant en quatre mois un bénéfice de 1000 Livres. Le conseiller au Conseil supérieur de Louisbourg Pierre-André CARREROT acheta le *Saint-Pierre* 6600 Livres et le revendit 8000 Livres. Le négociant louisbourgeois Pierre MARTISSANS acheta et revendit rapidement trois navires : le brigantin la *Charming Elisabeth* et les goélettes le *Bavau-Doublion* et le *Three*, mais son bénéfice ne fut que de 1250 Livres.

Le commerce avec l'Acadie

Selon les lettres du 10 juin 1727 et du 24 juin 1728, adressées par Maurepas, Secrétaire d'Etat à la Marine et aux Colonies, à l'amirauté de Louisbourg, les Anglais n'étaient autorisés à vendre, dans l'Ile Royale, que des « *Bestiaux en vie* » et des matériaux divers. Mais, une nouvelle lettre du 19 avril 1729, ainsi qu'une de Romieu du 6 juin 1739 démontrent que l'Amirauté ne respecta pas véritablement les directives royales.

Les ports

Cinq ports ont commercé avec Louisbourg. Trois étaient situés dans les environs de Boston : Cascoubay, New Berry et Pescadouet. Les trajets duraient en moyenne de onze à dix-sept jours. Canso était le port anglais le plus proche et le voyage se faisait dans la journée. Il n'assurait que 7 % du trafic anglais avec l'Ile Royale. Un autre port assez proche commerçait aussi assez fréquemment avec Louisbourg : Port-Royal. Les marchandises exportées étaient plus typiquement canadiennes qu'anglaises.

Les échanges

La plupart des marchandises vendues par les Anglais à Louisbourg étaient liées au bois. De nombreuses denrées alimentaires étaient aussi convoyées. Un tiers des navires anglais transportait des biscuits (ou « *sea-bread* ») ; un quart des bovins, des fruits et des légumes (dont le fameux « bled d'Inde ») . L'île fut obligée d'acheter des vivres aux Anglais. Ainsi, un navire fut affrété pour aller chercher des farines à New York « *pour le compte du Roi* ». Maurepas s'en félicita. Le commerce était donc surtout lié au bois. Les trois quarts des navires anglais transportaient bardeaux, merrains (servant à la confection des tonneaux) et autres planches nécessaires à la construction navale et urbaine. Un tiers des navires transportait briques et carreaux pour la construction des maisons. Plus de la moitié des navires anglais convoyait des meubles divers : bureaux, horloges (six furent apportées par le *Monkey*, le 28 août 1742) et tables. Les ports de New Berry et de Pescadouet axèrent leur activité sur le travail du bois. Leurs navires transportaient bois de construction et meubles. Les Anglais développèrent énormément la construction navale. Plusieurs navires anglais transportèrent des figures de proue et des mâts. Canso se spécialisa dans la construction navale. Aucune archive ne nous renseigne sur la nature des cargaisons de ces navires au départ de Louisbourg. Il est vraisemblable qu'ils repartaient chargés de rhum ou de tafia (rhum de mauvaise qualité) et de sucre de canne des Antilles. On constate donc qu'en dépit des interdictions royales les Anglais vendaient à Louisbourg des produits manufacturés et des navires. Il est difficile de juger les bienfaits de ces échanges avec l'Acadie.

Conclusion

Ainsi nous constatons que Louisbourg fut incontestablement une ville acadienne, puisqu'elle fut peuplée par les exilés de Plaisance. Par ailleurs, durant sa brève mais florissante existence économique, elle conserva d'importantes relations commerciales avec l'Acadie, devenue anglaise. Les descendants des Acadiens n'ont donc nullement à rougir de la chute de 1758, après une longue résistance de ses habitants, et devraient s'enorgueillir de la résurrection du fort, devenu un des plus importants sites touristiques du Canada. Car Louisbourg fut et reste un site fascinant, à tous points de vue : son économie florissante qui en fit un véritable petit Hong Kong ; son histoire mouvementée sur une période d'à peine quarante ans ; la modernité de son tracé et de sa société. C'est donc à l'étude de ce site que j'ai décidé de consacrer une partie de mon temps libre, ce qui je l'espère, me permettra d'aboutir à des ouvrages historiques aussi bien qu'archivistiques. En effet, 2008, marquant les deux cents cinquante ans de la chute de Louisbourg, serait pour moi l'idéal pour produire une étude complète sur ce passé commun entre la France et le Canada francophone ou, à défaut si le temps me manque, un guide de recherches sur les archives de Louisbourg, disséminées de par le Monde. Alea jacta est...

Anthony BELIN

SOURCES ET RESSOURCES

SOURCES

AD de Charente-Maritime

AN (CAOM)

Des archives disséminées de par le Monde.

BIBLIOGRAPHIE.

- BALCOM B. A., *La Pêche de la Morue à l'Île Royale (1713-1758)*, Ottawa, Parcs Canada, 1984.
- CARON F., *La Guerre incomprise ou les raisons d'un échec : capitulation de Louisbourg, 1758*, Paris, Service Historique de la Marine de Vincennes, 1983.
- FILION Maurice, *La Pensée et l'action coloniales de Maurepas vis-à-vis du Canada (1723-1749) : l'âge d'or de la colonie*, Ottawa, Leméac, 1972, 459 p.. (Utile pour les échanges entre le Canada et l'Île Royale).
- LE BLANT Robert, *Un corsaire de Saint-Domingue en Acadie : Pierre MORPAIN (1707-1711)*, Nova Francia, 1931.
- LE BLANT Robert, *Un colonial sous Louis XIV : Philippe DE PASTOUR DE COSTEBELLE, gouverneur de Terre-Neuve puis de l'Île Royale (1661-1717)*, Dax, Pradeu, 1935.
- LE COURTOIS DE SURLAVILLE, *Les Derniers jours de l'Acadie (1748-1758)* : Extraits du portefeuille de M. Le Courtois de Surlaville, lieutenant-général des armées du Roi, ancien major des troupes de l'Île Royale, Genève, Slatkine-Megariotis Reprints, 1975.
- MAC LELLAN J. S., *Louisbourg, from its Foundation to its Fall (1713-1758)*, Londres, 1918.

- ROSSIGNOL Catherine, *Aspects de la vie sociale à Louisbourg au XVIII^e siècle*, Poitiers, mémoire de maîtrise. (Quelques précieux renseignements donnés par une étudiante qui a séjourné une année à l'université de Moncton)

RESSOURCES INTERNET.

- FORTRESS OF LOUISBOURG / FORTERESSE DE LOUISBOURG : THE OFFICIAL LOUISBOURG INSTITUTE / INSTITUT.

<http://fortress.uccb.ns.ca/>

WEBmasters : Eric KRAUSE et H. MOSES.

Cet excellent site est le site officiel sur Louisbourg. C'est ici une vitrine électronique de l'Institut de recherche historique qui nous est proposée. Il s'agit d'un site spécialisé et contenant une multitude de pages. Le grand public peut cependant consulter les informations concernant les expositions à Louisbourg, ainsi que des galeries de photographies. Le profane y trouvera des informations générales sur le Louisbourg du XVIII^e siècle (histoire et société) et sur les conditions d'accès à l'actuel « musée ». Le site offre surtout de nombreuses options de recherche (par mots-clés, carte du site ou ressources de recherche). Ces outils de recherche sont bienvenus et permettent ainsi de ne pas trop s'égarer dans ce site assez peu convivial. Leur utilisation est cependant assez délicate. Cette austérité dans la navigation est toutefois amplement compensée par cette véritable mine d'information mise en ligne (le terme de mine n'ayant jamais pris autant de sens qu'au travers de ce site). Le chercheur est invité à se perdre au sein des très nombreuses banques de données. Ces bases de données décrivent et localisent toutes les archives sur Louisbourg. De plus, l'internaute peut consulter les registres paroissiaux de Louisbourg, retranscrits partiellement. Une bibliographie exhaustive de tous les articles et ouvrages concernant Louisbourg et des liens vers d'autres sites complètent tous ces instruments de recherche. On peut toutefois regretter que les archives mises en ligne ne soient pas directement numérisées (ce qui s'explique par le fait que les archives originales soient disséminées dans plus d'une centaine de services d'archives différents et dans plusieurs pays). Il est aussi fort regrettable que la rigueur ne soit pas au rendez-vous, puisque les orthographes des noms propres sont très changeantes.

- PORTAIL NOUVELLE-FRANCE, HORIZONS NOUVEAUX.

<http://www.champlain2004.org/html/accueil.html>

Auteurs : Direction des Archives de France, Bibliothèque et Archives Canada & Ambassade du Canada à Paris.

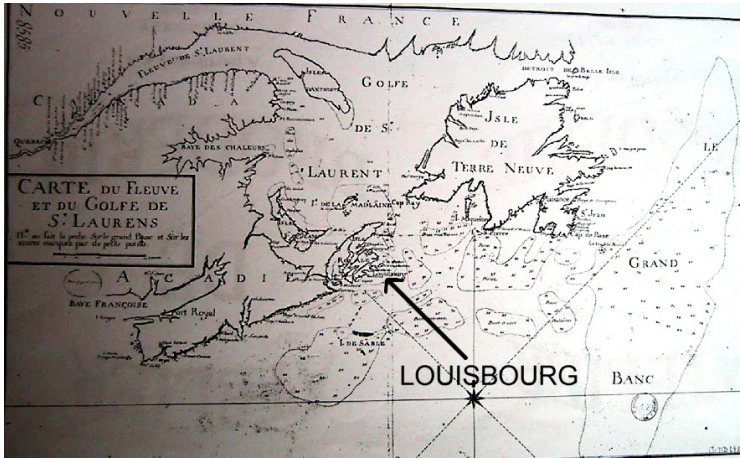
Ouvert à la fin de l'année 2003, ce portail permet d'accéder à de très nombreuses archives numérisées, grâce au programme Navimage. Ce sont près de quatre-mille pièces concernant Louisbourg qui sont désormais en ligne, dont plusieurs plans en couleur. Ce site complète efficacement le précédent, mais il nécessite justement une maîtrise totale de la paléographie.

APERÇU HISTORIQUE

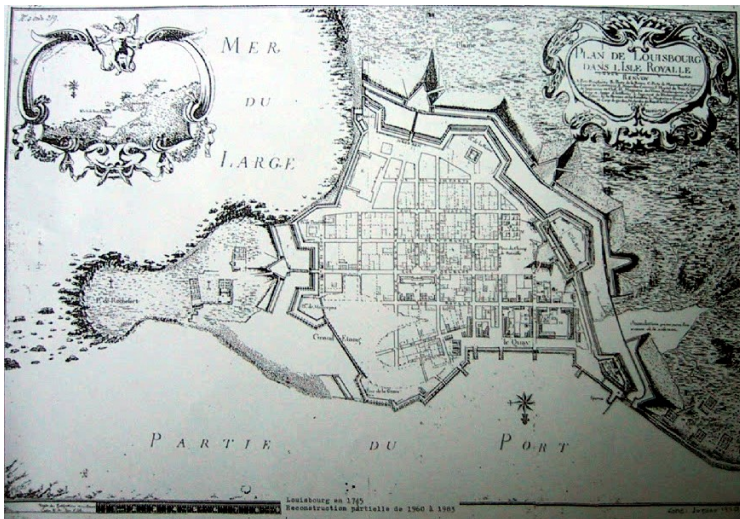
Situation géographique

Ouvrir :

- [location_map](#)
- [Isle%20Royal%20Carte%2017xx%20DOC](#)



Situation de Louisbourg
Musée Sully



Plan de Louisbourg
Musée Sully