

Université de Montréal

**La culture matérielle de l'*Auguste* (1761) et le rapatriement de  
l'élite coloniale au sein de l'État moderne**

par

Aimie Néron

Département d'Anthropologie

Faculté des Arts et Sciences

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures

en vue de l'obtention du grade de

Maître ès Sciences (M.Sc.)

en Anthropologie

option Archéologie

Décembre 2014

© Aimie Néron, 2014

## IDENTIFICATION DU JURY

Université de Montréal  
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé

La culture matérielle de l'*Auguste* (1761) et le rapatriement de  
l'élite coloniale au sein de l'État moderne

présenté par  
Aimie Néron

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes

Louise I. Paradis : Présidente-rapporteure  
Brad Loewen : directeur de recherche  
Charles Dagneau : membre du jury

## Résumé

Ce mémoire porte sur l'étude de la culture matérielle de l'*Auguste*, un navire de cartel ayant fait naufrage en 1761 au nord-est de l'île du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse. La date de 1759 marque la conquête de la Nouvelle-France par l'Angleterre. La France perd donc un important territoire. À la suite de la capitulation de Montréal en 1760, un Régime militaire temporaire anglais est mis en place et entraîne le départ de plusieurs membres des classes dirigeantes de la colonie vers la France. Leur rapatriement est effectué au moyen de navires de cartel, c'est-à-dire des vaisseaux voyageant sous drapeau blanc et transportant des « prisonniers », leur famille et leurs avoirs. L'*Auguste*, un navire marchand d'appartenance britannique, est réquisitionné à Québec comme navire de cartel à l'automne 1761. Un mois après son départ, le navire s'échoue dans la baie d'Aspy et fait naufrage en emportant à la mort la majorité des passagers. Plus de deux siècles après ces événements tragiques, un partenariat entre Parcs Canada et des plongeurs locaux a mené à la réalisation de deux campagnes de fouilles archéologiques à la fin des années 1970 mettant au jour une collection de plus de quatre mille artefacts. L'analyse de cette culture matérielle comprend notamment la mise en contexte de l'histoire et de la découverte du navire et un classement des artefacts selon des catégories fonctionnelles liées à l'archéologie maritime. Les différents niveaux analytiques mènent ultimement à l'intégration des données archéologiques dans la compréhension du rapatriement des élites au sein de l'État moderne et à l'établissement de liens intéressants entre les familles nanties de la colonie et certains artisans de Nouvelle-France. L'étude de l'*Auguste* a finalement permis de mettre en lumière la fonction de cartel du navire et d'établir et l'organisation maritime d'un voyage transatlantique pour le transport de passagers.

**Mots-clés:** archéologie maritime, épave, culture matérielle, histoire, capitalisme maritime, élites du pouvoir, classes dirigeantes, État moderne, Nouvelle-France

## Abstract

This thesis focuses on the study of the material culture of the *Auguste*, a cartel ship wrecked in 1761 northeast of Cape Breton Island, Nova Scotia. The Seven Years' War (1756-1763) in New France entailed the surrender of Louisbourg in 1758, Quebec in 1759, and finally, Montreal in 1760. France consequently lost an important colony. The establishment of a temporary British military regime caused the departure of many members of higher social classes from the colony towards France. To this end, ships were requisitioned and travelled as cartel ships, in other words, they navigated to France under a white flag with the “prisoners”, their families, and their possessions. In 1761, three departures from Québec City occurred in May, July, and October. The *Auguste*, a British merchant ship, was requisitioned in Quebec as a cartel ship during the fall of 1761. A month after its departure, the ship grounded in Aspy Bay and wrecked, bringing death to the majority of the passengers. More than two centuries later, a partnership between Parks Canada and local divers led to two archaeological excavations in the late 1970s, revealing a collection of over four thousand artefacts. This thesis' analysis of the material culture includes an outline of the history and the discovery of the ship and a classification of artefacts along functional categories related to maritime archaeology. The different analytical steps in this study ultimately lead to the integration of archaeological data towards understanding the repatriation of elites within the Modern State, and to define relationships between the wealthiest families of the colony and certain artisans of New France. The study of the *Auguste* finally seeks to understand the function of a cartel ship and the maritime organisation of a passengers ship's transatlantic voyage.

**Keywords:** Maritime Archaeology, Shipwreck, Material Culture, History, Maritime Capitalism, Power Elites, Governing Classes, Modern State, New France

# TABLE DES MATIÈRES

	page
RÉSUMÉ.....	iii
TABLE DES MATIÈRES.....	v
LISTE DES ILLUSTRATIONS .....	viii
LISTE DES TABLEAUX .....	xiii
LISTE DES SIGNES ET ABRÉVIATIONS .....	xiv
REMERCIEMENTS .....	xv
INTRODUCTION.....	1
1. L'ARCHÉOLOGIE MARITIME ET L'ÉTUDE D'UN NAVIRE.....	4
1.1 L'archéologie maritime et la culture matérielle en contexte d'épave.....	4
La culture matérielle d'une épave .....	5
Le processus de formation d'un site d'épave .....	7
1.2 La construction de l'État moderne.....	11
Les fondements de l'Europe moderne: politique de puissance, mercantilisme et militarisme .....	12
Administrations maritimes et coloniales .....	14
Les élites du pouvoir: bourgeoisie et noblesse .....	15
1.3 Problématique et hypothèses .....	17
1.4 Cadre méthodologique.....	19
1.5 Sources à l'étude.....	22
Sources documentaires .....	22
Sources archéologiques .....	25
2. L' <i>AUGUSTE</i> .....	26
2.1 Contexte historique.....	26
Le XVIII <sup>e</sup> siècle européen et la guerre de Sept Ans.....	26
La Nouvelle-France et la Conquête .....	28
Le Régime militaire et l'exode des classes dirigeantes .....	29
La problématique du manque de numéraire .....	30
2.2 La vie de l' <i>Auguste</i> .....	31
Un navire marchand.....	31
L'organisation du voyage transatlantique.....	32

Le naufrage de l' <i>Auguste</i> .....	34
2.3 Contexte archéologique .....	36
La découverte d'un navire dans la baie d'Aspy .....	36
Le contexte de découverte .....	36
Le contexte environnemental.....	37
La logistique du projet.....	39
Les techniques de fouilles.....	39
L'enregistrement et le traitement des artefacts.....	41
2.4 Les interventions archéologiques .....	43
Prospection archéologique en 1973 .....	43
Campagne de fouilles en 1977.....	43
Campagne de fouilles en 1978.....	44
Les années 2000.....	45
3. LA CULTURE MATÉRIELLE DE L' <i>AUGUSTE</i> .....	46
3.1 Navire .....	46
3.2 Artefacts.....	49
Armes et accessoires.....	50
Vêtements, parures et accessoires .....	54
Ustensiles de consommation et accessoires.....	61
Contenants .....	65
Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur.....	71
Éclairage et accessoires .....	72
Loisirs.....	73
Objets symboliques et économiques.....	73
Outils, métiers et instruments .....	78
Quincaillerie d'architecture .....	81
3.3 Ecofacts.....	82
4. LES ESPACES FONCTIONNELS À BORD DE L' <i>AUGUSTE</i> .....	84
4.1 La répartition des artefacts.....	86
4.2 La provenance des artefacts et leur affiliation socioéconomique.....	91
4.3 Les espaces fonctionnels à bord du navire .....	97
4.4 Les processus de formation du site d'épave .....	98
Processus prédépositionnels .....	98

Processus dépositionnels .....	99
Processus postdépositionnels.....	101
5. L'ORGANISATION MARITIME D'UN NAVIRE DE CARTEL ET LE RAPATRIEMENT DE L'ÉLITE COLONIALE .....	103
5.1 L'organisation maritime d'un navire de cartel .....	104
Capitalisme maritime et État moderne. Un rappel .....	104
La raison d'État d'un navire de cartel .....	106
La division tripartite au sein d'un navire de cartel .....	106
5.2 L'avitaillement d'un navire de cartel ou le mobilier de bord .....	108
Un avitaillement général lié au port d'attache.....	108
Un avitaillement particulier lié au port d'embarquement.....	113
5.3 Le transport de passagers ou les possessions personnelles.....	117
L'équipage britannique.....	117
Les passagers néofrançais.....	119
5.3 L'élite coloniale en Nouvelle-France .....	124
Le prestige .....	124
Le capital .....	127
CONCLUSION .....	129
BIBLIOGRAPHIE .....	132
ANNEXE 1. Inventaire de la collection de l' <i>Auguste</i> .....	147
ANNEXE 2. Le journal de Saint-Luc de La Corne (1863) .....	150
ANNEXE 3. Le journal de Saint-Luc de La Corne (1778) .....	169
ANNEXE 4. Les lettres d'Amherst, Gage et Murray.....	207
ANNEXE 5. La liste des passagers .....	208
ILLUSTRATIONS .....	213

## Liste des illustrations

Figure 1. Carte de la baie d'Aspy, île du Cap-Breton, Nouvelle-Écosse (A. Néron).....	214
Figure 2. Axes de propriété des objets archéologiques (C. Dagneau 2008: 420).....	215
Figure 3. Processus de formation d'un site d'épave (Gauche: Gibbs 2006: 16. Droite: Martin 2011: 49).....	216
Figure 4. Quatre types suggérés par l'idéal-type de l'État moderne (A. Néron).....	217
Figure 5. Les fondements de l'Europe moderne (A. Néron).....	218
Figure 6. Les différents niveaux analytiques, interprétatifs et conceptuels dans le cadre de cette étude (A.Néron) .....	219
Figure 7. Annonce de la vente de la cargaison de l' <i>Auguste</i> lors de sa prise par les Britanniques en 1756 ( <i>The Gazetteer and London Daily Advertiser</i> 11 et 12 novembre 1756) et annonces de son naufrage en l'an 1762 ( <i>Lloyd's Evening Post and The British Chronicle</i> et du <i>New York Mercury</i> en février 1762).....	220
Figure 8. Carte du dernier voyage de l' <i>Auguste</i> (A. Néron) .....	221
Figure 9. Carte du retour de Saint-Luc de La Corne (C. Piper et D. Kappler, Parcs Canada 22M-90-101-1) .....	222
Figure 10. Carte de l' <i>Auguste</i> dans la baie d'Aspy, Nouvelle-Écosse (A. Néron).....	223
Figure 11. Plan du site 22M à partir du plan original réalisé en 1977 et en 1978 (A. Néron selon Parcs Canada 22M-77-101-1) .....	224
Figure 12. Systèmes de quadrillage employé en 1977 et en 1978 (Parcs Canada 22M3W, 22M60W) .....	225
Figure 13. Base de béton du DATUM POINT A (Parcs Canada 22M20T).....	226
Figure 14. <i>Airlift</i> employé sur le site 22M (Parcs Canada 22M51W, 22M59W).....	227
Figure 15. Canon sur le fond marin (Parcs Canada 22M56T). Canon en train d'être sorti de l'eau (Parcs Canada 22M21W). Concrétions de canons en train d'être brisées (Parcs Canada 22M36W) .....	228
Figure 16. Élément architectural en bois avec une gournable encore en place visible (A. Néron).....	229
Figure 17. Marques de tirant d'eau «XI» ou «IX» (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA6756T. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22m-900x1-15).....	230
Figure 18. Deux barres en fer forgé (A. Néron).....	231



Figure 19. Fusée de vergue en fer forgé (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA18413B. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22m-90-103-1).....	232
Figure 20. Fragments de cordage en chanvre (A. Néron) .....	233
Figure 21. Grappin en fer et ancre à jas (Photos: Haut: R. Chan, Parcs Canada RA16649B, bas: Parcs Canada 22M56W. Dessin: Paasch 1885: 103) .....	234
Figure 22. Chopine ou clapet de pompe en bois (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA17315B. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22m-90-103-2).....	235
Figure 23. Système de pompage commun du <i>Machault</i> (T. Boyer 2008: 44-45) .....	236
Figure 24. Dalots de pont en plomb (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA16654B. Schéma: T. Boyer 2008: 33).....	237
Figure 25. Canon retrouvé sur le site de l' <i>Auguste</i> (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA2887T. Dessin: D. Kappler, Parcs Canada 22m-00-111-1) .....	238
Figure 26. Marques observées sur les canons mis au jour. «W» sur un tourillon droit (en bas à gauche) (R. Chan, Parcs Canada RA2893T), «M» sur un trouillon droit (en bas à droite) (Parcs Canada 22M53T) et «P» et marques numéraires sur le premier renfort (haut) (Parcs Canada 22M26W) .....	239
Figure 27. Boulets en fonte de 4, 12, 24 et 32 livres (R. Chan, Parcs Canada RA18399B) .....	240
Figure 28. Boulet ramé retrouvé sur l' <i>Auguste</i> (Parcs Canada 1992: 63) .....	241
Figure 29. Parties d'armes portatives retrouvées à bord de l' <i>Auguste</i> . Mousquet: Parcs Canada 1992: 62. <i>Tomahawk</i> : R. Chan, Parcs Canada RA16540B).....	242
Figure 30. Mitraille provenant d'une concrétion. Mitraille provenant d'une concrétion. Fusée en bois et balles de plomb enveloppées dans un sac de toile. (Parcs Canada 22M67W (haut), R. Chan, Parcs Canada RA970EF, RA19287B).....	243
Figure 31. Balles de plomb: 1,2 cm, 1,5 cm, 1,7 cm et mitraille de 2,3 cm (A. Néron) .....	244
Figure 32. Chaussure en cuir (Photo: A. Néron. Dessin: Continental soldier s.d.: 19 dans Parcs Canada 2010).....	245
Figure 33. Agrafes, broche et épingle (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA168N, RA16952B, RA16959B, RA16886B. Dessins: C. Piper, Parcs Canada 22m1c3-21, 22m900x1-147).....	246
Figure 34. Boucles générales, de genou, de chaussures et de sangle (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA16978B, RA18815B, RA19091B, RA18817B, RA19078B, RA19081B, RA19086B, RA19087B, RA19089B. Dessins: C. Piper, Parcs Canada 22m1a6-10, 22m900x1-81, 22m900x1-113 et D. Kappler, Parcs Canada 22m-900x11-28) .....	247
Figure 35. Boucles présentant le poinçon «Turner» provenant de l' <i>Auguste</i> (gauche) et de l' <i>Invincible</i> (droite) (R. Chan, Parcs Canada RA18814B et Bingeman 2010: 163).....	248

Figure 36. Boucles générales ou de ceinture provenant du <i>Maidstone</i> (gauche), de l' <i>Alcide</i> (haut à droite) et du <i>Machault</i> (en bas à droite) (Veyrat 2005c: 330; Dagneau 2008: 529, 585).....	249
Figure 37. Boutons et boutons de manchette provenant de l' <i>Auguste</i> , ainsi qu'un exemple avec la rose des Tudor provenant de l' <i>Invincible</i> (R. Chan, Parcs Canada RA16869B, RA16968B, RA16969B, RA16997B, RA16975B, RA17001B, RA18865B, RA16981B, RA16982B et Bingeman 2010: 185) .....	250
Figure 38. Boucle d'oreille en or (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA17531B).....	251
Figure 39. Montre de poche et clé de montre (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA16492B. Dessins: C Piper, Parcs Canada 22m-1d3-7, D. Kappler, Parcs Canada 22m-1°8-8, 22m-900x1-98) ..	252
Figure 40. Cure-dents/cure-oreilles (Photo: R. Chan, Parcs Canada RS18394B. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22M1F7-6).....	253
Figure 41. Cadenas en laiton provenant de l' <i>Auguste</i> (haut) et de l' <i>Invincible</i> (bas) (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA16405B. Bingeman 2010: 172) .....	254
Figure 42. Partie de canne (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA7659B. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22M1G9-8).....	255
Figure 43. Armoiries familiales et initiales sur les ustensiles à bord de l' <i>Auguste</i> (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA16782B, RA16792B. Dessins: C. Piper, Parcs Canada 22m-1°3-30a, 22m-900x1-108) .....	256
Figure 44. Ustensiles à usage spécifique. Pincés à sucre et casse-noix (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA16577B, RA7668B. Dessins: C. Piper, Parcs Canada C. Piper, Parcs Canada 22m-1c6-26).....	257
Figure 45. Ustensiles. Fourchettes et cuillères de service et de table (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA1646T, RA6743T. Dessins: C. Piper, Parcs Canada 22m-1a8-30, 22m-1e3-30, 22m-1k2-1, 22m900x11-8) .....	258
Figure 46. Fragments de céramique. Haut : Terre cuite commune avec engobe et vernissée de la Saintonge et terre cuite commune vernissée verte de France. Milieu : Terre cuite commune vernissée de l'Italie du Nord et grès gris rhénan. Bas : faïence blanche française et tuyau de pipe (A. Néron).....	259
Figure 47. Fragments de contenants en verre. Bouteille en verre vert foncé, goulot de flacon en verre bleu-vert français, pied de verrerie de table en verre incolore britannique au plomb (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA1661T, RA17448B, RA18249B. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22m900x1-40) .....	260
Figure 48. Pièces d'aménagement intérieur. (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA16412B, RA16414B, RA16480B) .....	261
Figure 49. Chandelier a) et guimbarde b) (A. Néron).....	262

Figure 50. Cloche avec une inscription latine et un crucifix (Photos: Parcs Canada RA993EF, RA996EF) .....	263
Figure 51. Croix de Saint-Louis (haut à gauche), médaille (haut à droite) et cachet en argent (bas) (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA2373T, RA16755B, RA16756B, RA16757B. Dessins: C. Piper, Parcs Canada 22m1a6-13, 22m-90-111-1) .....	264
Figure 52. Fragments d'épées d'apparat (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA111C) .....	265
Figure 53. Sceau en plomb (Photos: R. Chan, Parcs Canada (RA7662B, RA7663B) .....	266
Figure 54. Pièces de monnaie (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA5630T, RA5631T, RA5540T, RA5541T, RA5546T, RA5547T, RA5814T. Dessins: C. Piper, Parcs Canada 22m1a1-101, 22m1a1-101, 22M1C9-5) .....	267
Figure 55. Octant de Hadley (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA7661B, RA16562B. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22m-88-111-1) .....	268
Figure 56. Compas à pointes sèches, compas de carte et crayons (Photo: R. Chan. Parcs Canada RA18392B) .....	269
Figure 57. Deux plombs de sonde à main et un pour aller à de plus grandes profondeurs (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA18431B, et A. Néron. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22m-1us-1) ..	270
Figure 58. Pesons de plomb (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA16535B) .....	271
Figure 59. Artefacts liés au travail du métal. Poinçon, anneaux et plaques de cuivres employées dans un étai (R. Chan, Parcs Canada photo non cataloguée) .....	272
Figure 60. Moules à cuillère (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA6275T. Dessins: C. Piper, Parcs Canada 22m-1h1-6&7, 22m-900x1-17) .....	273
Figure 61. Cache-clous (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA17536B. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22m-1w1-2) .....	274
Figure 62. Vestiges fauniques (A. Néron) .....	275
Figure 63. Navire à trois mâts (Paasch 1885: VIII) .....	276
Figure 64. Répartition des canons sur le site de l' <i>Auguste</i> (A. Néron) .....	277
Figure 65. Répartition de l'artillerie, des armes et des munitions sur le site de l' <i>Auguste</i> (A. Néron) .....	278
Figure 66. Répartition des armes portatives sur le site de l' <i>Auguste</i> (A. Néron) .....	279
Figure 67. Zone apparente de la cuisine sur le site de l' <i>Auguste</i> (A. Néron) .....	280
Figure 68. Répartition des fragments céramiques sur le site de l' <i>Auguste</i> (A. Néron) .....	281
Figure 69. Répartition des vestiges fauniques sur le site de l' <i>Auguste</i> (A. Néron) .....	282

Figure 70. Répartition des artefacts liés à l'aménagement intérieur du navire (A. Néron).....	283
Figure 71. Répartition des fragments de verre bleu-vert français sur le site de l' <i>Auguste</i> (A. Néron) .....	284
Figure 72. Répartition des fragments de verrerie de table sur le site de l' <i>Auguste</i> (A. Néron).....	285
Figure 73. Répartition des parties d'épées d'apparat (A. Néron).....	286
Figure 74. Répartition des pièces de monnaie (par sous-opération) (A. Néron) .....	287
Figure 75. Répartition des outils et des instruments sur le site de l' <i>Auguste</i> (A. Néron).....	288
Figure 76. Répartition des ustensiles en étain et en alliage cuivreux sur le site de l' <i>Auguste</i> (A. Néron) .....	289
Figure 77. Répartition des ustensiles en argent sur le site de l' <i>Auguste</i> (A. Néron) .....	290
Figure 78. Répartition des plaques en plomb et en cuivre sur le site de l' <i>Auguste</i> (A. Néron).....	291
Figure 79. Carte des trois principales provenances des artefacts provenant de l' <i>Auguste</i> , soit l'Angleterre, la France et la Nouvelle-France (A. Néron).....	292
Figure 80. Les marques des trois orfèvres de Nouvelle-France se retrouvant sur certains des artefacts: Paul Lambert, Roland Paradis et Joseph Mailloux (Dessins: C. Piper, Parcs Canada 22m1a8-30a, 22m1e3-30a, 22m-900x1-112) .....	293
Figure 81. Carte des provenances des pièces de monnaie (A. Néron) .....	294
Figure 82. Synthèse des concentrations significatives sur le site de l' <i>Auguste</i> (A. Néron) .....	295
Figure 83. Croquis de l' <i>Auguste</i> et les espaces fonctionnels hypothétiques à bord (A. Néron).....	296
Figure 84. Orientation finale proposée de l' <i>Auguste</i> lors de son naufrage (A. Néron).....	297
Figure 85. Direction de déplacement du mobilier de l' <i>Auguste</i> lors des processus dépositionnels (A. Néron) .....	298
Figure 86. Direction des déplacements lors des processus postdépositionnels du mobilier de l' <i>Auguste</i> (A. Néron) .....	299
Figure 87. Instruments de navigation dans l'iconographie de documents historiques (Manuscrit d'Hastings vers 1500 dans Le Bot 2005: 103 et <i>The Mariners Mirror</i> 1588 dans Veyrat 2005b: 113).....	300
Figure 88. Habits du matelot, du soldat et de l'officier de Marine (Davis 1982 et Parcs Canada 1992 dans Dagneau 2008: 584).....	301
Figure 89. Habits des soldats de terre provenant de différents régiments (Parcs Canada 1990).....	302

## Liste des tableaux

Tableau 1. Typologie simplifiée employée dans le cadre de l'analyse de la collection archéologique de l' <i>Auguste</i> (Gawronski <i>et al.</i> 1992; Dagneau 2008) .....	21
Tableau 2. Nombre de vaisseaux français saisis par l'ennemi comme prises de guerre pendant le voyage aller ou retour de Québec (selon leur port d'enregistrement) de 1744 à 1749 et de 1754 à 1760 (Bosher 1995: 67) .....	32
Tableau 3. Liste des personnes ayant participé aux interventions archéologiques sur le site de l' <i>Auguste</i> (Bradley 1977: ii).....	40
Tableau 4. Nombre et pourcentage d'objets ou de fragments d'objets pour chaque catégorie fonctionnelle.....	47
Tableau 5. Mesures et marques de huit canons mis au jour sur le site de l' <i>Auguste</i> (Ringer 1979: 48).....	50
Tableau 6. Nombre de boucles retrouvés sur l' <i>Auguste</i> selon leur fonction et leur matériau ..	56
Tableau 7. Nombre de boutons retrouvés sur l' <i>Auguste</i> selon leur fonction et leur matériau .	58
Tableau 8. Nombre de pièces de monnaie selon leur pays de frappe et leur matériau (selon les informations de Ringer 1979 et Bradley 1999).....	77
Tableau 9. Liste des dénominations des pièces de monnaie selon leur pays de frappe et leur matériau (Bradley 1999: 3-4) .....	79
Tableau 10. Liste des types de pièces de monnaie par pays de frappe et par matériau (selon les informations dans Bradley 1999) .....	79
Tableau 11. Provenances des artefacts selon leur catégorie fonctionnelle (exception des éléments liés à l'architecture ou à la structure du navire).....	92
Tableau 12. Villes de monnayage et leur marque de frappe sur les pièces de monnaie selon leur pays d'origine (selon les informations dans Bradley 1999).....	95
Tableau 13. Artefacts présentant des marques de fabricants ou d'indices britanniques .....	109
Tableau 14. Artefacts présentant des marques d'orfèvres de Nouvelle-France et/ou des initiales ou marques de propriété.....	120

## Liste des sigles et abréviations

ANC	Archives nationales des Colonies
Art.	Article
BDD Auguste	Base de données de l' <i>Auguste</i> (Parcs Canada)
BMG	Bibliothèque du Ministère de la Guerre
cm	centimètre
HCA	High Court of Admiralty
Ind.	Indéterminé
m	mètre
mm	millimètre
N.C.	Non catalogué
n.i.	Non identifié
NSRF	Nova Scotia Research Foundation
PAC	Archives publiques du Canada
PC	Parcs Canada
pi	pied
po	pouce
PRO	Public Record Office
SAS	Service d'archéologie subaquatique
s.d.	sans date
WO	War Office

## Remerciements

Ce mémoire a été réalisé grâce à l'appui d'un grand nombre de personnes. D'abord, merci à mon directeur de maîtrise Brad Loewen, pour ses encouragements et son support tout au long de cette démarche. Je voudrais également remercier les professeurs et le personnel non enseignant du Département d'anthropologie de l'Université de Montréal, notamment Louise I. Paradis, qui encourage toujours ses petites abeilles, et Andrée Dufour, qui trouve continuellement le moyen d'aider les étudiants dans leur parcours.

Un immense merci aussi à Charles Dagneau pour son inspiration et son aide soutenu depuis mes débuts en archéologie maritime. Je tiens également à remercier toute l'équipe de Parcs Canada, particulièrement Charles Bradley, Jim Ringer et Marc-André Bernier pour leur soutien, leurs connaissances, leur expérience et leur hospitalité, mais aussi Jon Moore, Ryan Harris, Thierry Boyer, Filippo Ronca, Joe Boucher et Chriss Ludin, qui m'ont permis de participer à des projets tous plus intéressants les uns que les autres.

Merci à mes collègues proches et amies Delphine Léouffre et Justine Bourguignon-Tétreault pour leur écoute, leur critique, leur accueil, leur complicité, leur énergie débordante et pour leur amitié qui m'est très chère.

Merci aussi à mes parents, Christian et Nicole, et ma sœur Elise pour leurs encouragements, leur aide précieuse et leur amour inconditionnel. Je tiens à remercier également mes amis de longue date, Geneviève Lafortune, Antoine Vallières, Chloé Rousselle, Elise Guillemette et Sebastian Assaf, sans oublier tous mes amis de Boucherville, Varennes, Montréal et les environs, et tous ceux que j'ai côtoyés pendant les dernières années pour leur patience, leur appui et leur compréhension tout au long de mes études.

Un merci aussi à mes collègues et amis archéologues, croisés sur les chantiers, dans les laboratoires de l'Université Laval et de l'Université de Montréal, dans les colloques ou au Bily Kun pour leur inspiration, leurs idées et leur collaboration, particulièrement Francis Lamothe et Catherine Losier, Patrick Lapointe (et Geneviève), Stéphanie Lavallée (et Pablo), Annie-Claude Murray, Isabelle Duval, Julie Fournier, Marcel Goulet, Patrick Eid, Karine Taché, Eliane Bossé, Marie-Michelle Dionne, Jacynthe Bernard, Audrey Bégin (et Danilo), Mélissa Labonté-Leclerc, Marijo Gautier-Bérubé, Mathieu Mercier-Gingras, Marianne-

Marilou Leclerc, Manek Kohl, Vincent Delmas, Louis Gilbert, Luce Lafrenière-Archambault, Marie-Claude Brien, Marie-Ève Michaud, Allison Bain, Réginald Auger, William Moss, Pierre Desrosiers, ainsi que tout les archéologues et le personnel des compagnies d'archéologie actives au Québec, de Parcs Canada, du Ministère, de l'Association des archéologues du Québec et du Réseau Archéo-Québec avec qui j'ai la chance de discuter et de travailler (et tous les autres dont j'ai oublié de mentionner les noms).

Finalement, merci aussi aux professeurs et techniciens de l'Institut maritime du Québec et à mes 11 collègues de Plongée professionnelle, ainsi qu'au personnel non enseignant, entre autres Dany St-Cyr, Edouard Thériault, Robert Pelletier, Serge Lavoie, Jean Lévesque, Louis Hébert, Danielle Cormier et Mélanie Leblanc, pour la transmission de leur savoir et savoir-faire, leur amitié et leur support tout au long de l'année que j'ai passée à Rimouski.



## Introduction

*Que de Prières à l'Etre suprême, que de promesses, que de vœux! Mais hélas, vaines promesses, vœux inutiles...Le moment fatal arrivoit; toute notre ressource étoit de trouver l'entrée de la riviere navigable; mais chacun de nous regardoit cet instant comme le dernier...*

-Extrait du Journal de Saint-Luc de La Corne (1778: 15)

Le 15 novembre 1761, l'*Auguste* s'échoua et sombra en quelques heures emportant avec lui 114 victimes. Le navire en provenance de Québec devait transporter jusqu'en France des officiers militaires, des bourgeois, des aristocrates et des artisans ainsi que leur famille, lorsqu'il connut une suite d'événements et de conditions météorologiques dévastatrices qui causèrent sa perte et firent de cette traversée transatlantique son dernier voyage.

Plus de deux cents ans plus tard, en 1977, un groupe de plongeurs néoécossais découvre l'épave près de Dingwall, Nouvelle-Écosse, menant à une expertise archéologique et à la mise au jour d'une collection d'artefacts des plus intéressantes avec la collaboration des archéologues subaquatiques de Parcs Canada. Sa richesse particulière réside non seulement dans son potentiel scientifique pour mieux comprendre l'*Auguste*, son histoire et les passagers qu'il transportait, mais également dans sa valeur monétaire qui a attiré plus d'un plongeur. L'épave recelait en effet un nombre important de pièces de monnaie, représentant un véritable «trésor» pour les amateurs d'or et d'argent.

L'*Auguste* repose aujourd'hui dans la baie d'Aspy, au nord-est de l'île du Cap-Breton en Nouvelle-Écosse (Figure 1). Cette province maritime du Canada se situe à l'embouchure du Saint-Laurent et comprend deux îles principales, soit les îles du Cap-Breton et Boularderie, ainsi que 871 îles secondaires. Le réseau hydrographique de l'île du Cap-Breton se compose principalement de baies profondes et de canaux, se terminant par des ports naturels (Ressources naturelles Canada 2009: Internet; Brown 1979: 2). Étant le berceau de la forteresse de Louisbourg, jadis le port d'entrée de la Nouvelle-France, la région recèle une histoire riche en événements et en conflits terrestres et navals et fut le théâtre de nombreux naufrages. Les diverses épaves réparties dans toute la province sont d'ailleurs des attractions

sous-marines très appréciées, autant par les plongeurs locaux que par les touristes étrangers, ce qui a néanmoins mené à plusieurs campagnes de pillage jusqu'à il n'y a pas si longtemps.

Ce mémoire porte donc sur l'étude de la culture matérielle de l'*Auguste* et tente de caractériser et de comprendre l'organisation et la dynamique du transport de passagers à bord d'un navire de cartel en période de changements sociaux, politiques et économiques que constitue le Régime militaire en Nouvelle-France de 1759 à 1763. Cette démarche comporte trois objectifs principaux:

1. Réaliser une première synthèse sur l'*Auguste* qui inclut les données provenant des fouilles réalisées en 1977 et 1978 et de l'inventaire archéologique, les informations historiques et archivistiques connues et les notes de recherches concernant la culture matérielle du site.
2. Comprendre l'organisation maritime d'un navire dont l'objectif est le transport de passagers, particulièrement dans le cas d'un navire de cartel, puisqu'il s'agit d'un rapatriement et non d'une migration volontaire, voyage dont les différents propriétaires diffèrent quelque peu d'une division tripartite traditionnelle relevant du capitalisme maritime.
3. Obtenir un aperçu des élites coloniales et des soldats néofrançais, et donc mieux concevoir leur mode de vie, leurs avoirs et le contexte de rapatriement lors du Régime militaire implanté en Nouvelle-France de 1759 à 1764.

Cette démarche se divise ainsi en cinq chapitres. Le premier chapitre discute de la discipline qu'est l'archéologie maritime, incluant sa compréhension de la culture matérielle et la formation d'un site d'épave. Il met également en scène le concept d'État moderne servant de toile de fond théorique à cette analyse. Par la suite, la problématique et les hypothèses orienteront la recherche menant à l'explication de la méthodologie appliquée et la description des sources historiques et archéologiques à l'étude.

Ensuite, le deuxième chapitre présente le contexte historique dans lequel s'inscrit l'*Auguste*, ainsi que le contexte archéologique entourant la découverte des vestiges du navire et les diverses interventions réalisées sur le site.

Le troisième chapitre, quant à lui, décrit en détail les artefacts faisant partie de la culture matérielle analysée. Les objets sont dépeints selon une typologie impliquant un premier classement des artefacts. Ces catégories permettront l'opérationnalisation des analyses effectuées dans le cadre de cette étude.

Par la suite, le quatrième chapitre discute de la distribution des catégories fonctionnelles constituant la démarche analytique. Elle est présentée en fonction de la répartition spatiale, du lieu d'origine et de l'affiliation socioéconomique des éléments qui composent l'assemblage archéologique. Les résultats mènent à la compréhension des espaces fonctionnels à bord de l'*Auguste* et à une ébauche de modélisation des processus de formation du site d'épave.

Subséquemment, le cinquième chapitre intègre les données recueillies et les résultats analytiques à une compréhension de l'organisation maritime du dernier voyage de l'*Auguste* selon une division tripartite du mobilier archéologique. L'étude de la culture matérielle de ce navire de cartel offre également une perspective sur les élites coloniales néofrançaises qui étaient à bord lors du naufrage.

# Chapitre 1. L'archéologie maritime et l'étude d'un navire

Ce chapitre introduit divers principes de l'archéologie maritime, mais offre également un concept théorique dans lequel s'insère cette étude sur l'*Auguste*. Une question de recherche guide ainsi cette démarche et offre un cadre méthodologique propice à la phase analytique de cette étude. Enfin, cette section discute aussi des sources archéologiques et documentaires utilisées dans la compréhension de la culture matérielle de l'*Auguste*.

## 1.1 L'archéologie maritime et la culture matérielle en contexte d'épave

Vers la fin des années 1970, alors que l'archéologie maritime cherchait à se distinguer des chasseurs de trésors et à se définir comme discipline scientifique, Keith Muckelroy a décrit cette discipline comme étant l'étude scientifique des indices matériels reliés à tous les aspects de la vie en mer, incluant évidemment les navires et leur équipement, mais aussi leur cargaison, leur équipage avec leurs effets personnels, ainsi que les passagers que ces vaisseaux transportent les cas échéants. Cette archéologie s'intéresse également aux systèmes économiques dans lesquels les épaves s'inscrivent et aux styles de vie des gens qui sont à bord des navires (Muckelroy 1978: 6).

Lors de l'étude d'un navire, toujours selon Muckelroy, trois principaux aspects peuvent donc être pris en compte. L'objet d'étude peut être considéré d'abord comme une machine, conçue pour servir de moyen de transport, dans la mesure où il constitue une structure architecturale pouvant flotter et se déplacer. Il peut aussi être évalué comme un ensemble fonctionnel relevant d'un système économique ou militaire qui lui confère sa *raison d'être*, car sa conception et sa construction sont élaborées en fonction de besoins précis (transport de marchandises, défense d'un territoire, etc.). Il représente enfin une communauté fermée, avec sa hiérarchie, ses coutumes et ses conventions propres, reflet d'une microsociété (Muckelroy 1978: 216 discuté dans Pomey et Rieth 2005: 16-17, 19).

Le premier aspect ne sera pas retenu ici, dans la mesure où cette étude ne s'attardera pas à la conception ou à la construction du navire. Par contre, le deuxième aspect permet de proposer une méthodologie adaptée aux différents usages des navires qui s'insèrent dans une conjoncture militaire ou un système économique continu (Muckelroy 1978: 221). En effet, le

navire s'inscrit en général dans l'une ou l'autre des catégories et ce, même si les deux se recoupent et qu'elles sont parfois représentées dans l'étude d'un seul navire. Ces conjonctures proposent un cadre directeur relatif aux interprétations et à l'orientation des différents niveaux d'analyse inhérents à l'étude du navire. Quant au troisième aspect, celui de la communauté fermée, il relève de la nature des mobiliers archéologiques étudiés qui englobent plusieurs catégories d'objets distribuées selon une répartition sociale et spatiale particulière (Pomey et Rieth 2005: 20). Ainsi, la culture matérielle témoigne de la vie sur le navire, permettant entre autres des distinctions sociales entre les différentes personnes à bord, notamment l'équipage et les passagers à travers l'étude distributionnelle (Muckelroy 1978: 221-222).

Également, le contexte maritime se distingue par des conditions de préservation des vestiges archéologiques qui sont quelque peu différentes de celles des sites terrestres. Les processus taphonomiques comprennent entre autres des facteurs de perturbation environnementale, tels que les courants marins, l'ensablement du site, l'action des glaces, les effets des microorganismes (surtout en milieu aérobie), etc. Quant aux facteurs anthropiques, le pillage et le vandalisme demeurent les plus grandes menaces pour l'intégrité des vestiges archéologiques subaquatiques. Néanmoins, les sites submergés offrent un milieu de conservation propice à la préservation des objets organiques, contrairement par exemple à certains objets métalliques (Dagneau 2008: 6-7; Gould 2000: 2).

### **La culture matérielle d'une épave**

La culture matérielle regroupe l'ensemble des objets étudiés en archéologie qui favorisent la compréhension des sociétés passées qui leur sont rattachées. Elle inclut tous les éléments relatifs à l'expression humaine, au sens large, qui sont consciemment créés. Les artefacts à l'étude sont ainsi tout ce qui a été créé ou modifié par l'action humaine consciente (volontaire) (Orser 2004: 90-91). En effet, Firth définit la culture matérielle comme étant un « médium actif de reproduction sociale » (1995: 2). La pertinence d'étudier les artefacts d'une épave réside donc dans la possibilité d'offrir entre autres des informations sur les navires eux-mêmes, incluant leur armement, leur gréement et leur ameublement, mais aussi d'obtenir des renseignements sur l'organisation spatiale à bord du navire et les possessions par exemple des membres de l'équipage.

En général, les artefacts sont répartis dans trois grandes catégories fonctionnelles, reflétant leur utilisation ainsi que leur axe de propriété: le mobilier de bord, la cargaison et les objets personnels (Figure 2). La distinction et la signification sociales et économiques de ces ensembles matériels est nécessaire à la compréhension de la *raison d'être* du navire (Dagneau 2008: 9). Cette analyse procède d'un classement qui peut privilégier le matériau, la fonctionnalité ou le regroupement par famille des objets (L'Hour et Veyrat 2003: 171). Le regroupement et l'analyse des artefacts en fonction de leur matériau facilitent également l'identification de certaines pratiques qui sont directement liées à un savoir technique collectivement transmis ou acquis (L'Hour et Veyrat 2003: 176).

La collection de l'*Auguste* a été inventoriée et classée lors de sa mise au jour au moyen de codes fonctionnels développés par Parcs Canada. Néanmoins, cette classification est davantage applicable sur des sites de consommation, plus particulièrement des sites terrestres, et non pas sur des sites de transport que représentent la plupart du temps les sites subaquatiques. Il a donc été important, dans le cadre de cette étude, d'adapter les fonctions matérielles au contexte maritime et de remettre en perspective leur utilisation à bord du navire.

La matérialisation comme on l'entend est le reflet d'identités à travers la culture matérielle. Les mœurs abstraites se traduisent par l'emploi, le rejet et la modification de l'utilisation des objets et des lieux. La catégorie qui traite des possessions personnelles, par exemple, englobe entre autres les ornements que portent l'individu et le rattache à sa condition sociale. Sur un site archéologique, l'utilisation d'un objet se traduit souvent par sa fonction, parfois simple, parfois double, comme c'est régulièrement le cas dans les contextes maritimes. Cette affiliation repose sur la présomption d'une relation directe entre les vestiges matériels et l'identité socioéconomique des acteurs à l'étude (Casella et Fowler 2004: 2). Les archéologues doivent cependant tenir compte des limites des catégories fonctionnelles.

L'étude de la culture matérielle en milieu maritime consiste ainsi à étudier le mode de répartition, la nature des artefacts et l'attribution fonctionnelle du mobilier, afin de vérifier s'il est possible de reconnaître des aires de concentration d'objets et/ou de matériaux pour éventuellement proposer une organisation sociospatiale des compétences à bord (L'Hour et Veyrat 2003: 183). En effet, les sites d'épave, formant un ensemble synchrone, conservent

d'avantage les rapports spatiaux entre les objets. La répartition du mobilier peut donc révéler beaucoup d'information sur les espaces fonctionnels à bord du navire, comme l'ont démontré les études sur le navire de Red Bay et le *Machault* (Grenier *et al.* 2007; Dagneau 2008).

Les tendances de distribution des artefacts sur le site sont le résultat d'une préservation différentielle des objets, lors du passage d'un « contexte systématique » à un « contexte archéologique » (Schiffer dans South 1977: 13-35; Ringer 1979: 31; O'Shea 2002: 212; Souza 1998: 47-48). Une distinction est ainsi apparente sur un site d'épave en termes de quantité et de qualité des objets en présence (Muckelroy 1978: 221). En outre, les cargaisons et les objets personnels peuvent renseigner sur les modes de l'époque, la provenance du navire et des artefacts, et l'organisation commerciale dans laquelle s'inscrit le navire à l'étude.

L'analyse fonctionnelle des objets en relation avec son site permet de saisir les relations économiques, les échanges et les liens entre les différents agents concernés. Ainsi, plusieurs vêtements, objets ou accessoires peuvent être identifiés comme appartenant, entre autres, à certains membres de l'équipage (Muckelroy 1978: 223). En effet, « le caractère exceptionnel [des] assemblages d'armes, d'équipements reliés au port des munitions et d'effets personnels révèle une image saisissante de l'individualité et du statut social [...] » (Bradley *et al.* 2003: 150). D'autres objets portent des initiales ou des formes similaires de personnalisation ou d'indication de propriété privée, liant directement un objet à un individu (Bradley *et al.* 2003: 151; Yentsch et Beaudry 2008: 218). La culture matérielle mise au jour au sein de ces catégories varie considérablement en fonction du statut socioéconomique du propriétaire. Un certain nombre d'objets reflètent également le statut civil ou le rang militaire d'une personne (Bradley *et al.* 2003: 169). Dans le cas de l'*Auguste*, les artefacts personnels ne concernent pas seulement les membres d'un équipage, mais également les passagers qui se trouvaient à bord lors de sa dernière traversée en 1761.

### **Le processus de formation d'un site d'épave**

Pour mener à une analyse et à des interprétations valables, cette culture matérielle doit être replacée dans son environnement, c'est-à-dire le site de l'épave, et comprise dans les dynamiques et les événements qui ont façonné ce site. Un site d'épave n'est pas seulement constitué des restes d'un navire, mais également des objets qu'il contenait, des débris qui

l'entourent, du fond marin et des conditions naturelles qui influencent sa dégradation ou sa préservation. Sa formation n'est donc pas seulement l'indication d'un simple naufrage, mais d'une chaîne événementielle complète réalisée à court, moyen et long termes (Bernier 2007: 231). Elle se caractérise par des phénomènes qui, d'une part, dispersent et retirent une partie des vestiges du navire (*extracting filters*) et, d'autre part, modifient leur distribution dans l'espace (*scrambling devices*) (Figure 3) (Muckelroy 1978: 165-181; Stewart 1999: 567; O'Shea 2002: 214; Martin 2011: 48).

L'*Auguste* fait partie de la catégorie des naufrages catastrophiques<sup>1</sup>, entraînant la perte involontaire d'un navire par une collision, un échouement, une explosion, une défectuosité ou toute autre situation de crise (Gibbs 2006: 7), et se situe dans des eaux peu profondes. La faible profondeur tend à diminuer la préservation de la structure du navire qui est soumise à l'effort des courants, des marées et même des glaces. Néanmoins, les couches sédimentaires qui recouvrent généralement le site favorisent la protection des artefacts et leur répartition spatiale des effets destructeurs du milieu sous-marin et des organismes vivants (Stewart 1999: 565).

Un site d'épave est donc formé à partir de processus naturels, soit physiques, chimiques et biologiques, bien que le processus physique domine en général les autres (Quinn 2011: 82; Quinn 2006: 1420; Ward *et al.* 1999), mais aussi à partir d'activités culturelles intentionnelles, donc de la dynamique sociale (*social archaeology*) et des comportements des gens impliqués dans les événements (*behavioral archaeology*) (Gould 2000; Schiffer 1987, 1995; Martin 2011: 54; O'Shea 2002: 211; ). Le processus de formation d'un site d'épave peut être divisé en trois grandes phases.

La phase prédépositionnelle se subdivise en différentes étapes antérieures au naufrage, de la préparation du voyage jusqu'aux péripéties du trajet, en passant par le choix de l'équipage et des provisions, l'objectif du voyage, la sélection de la route, la présence de passagers ou non, etc. Gibbs divise ensuite l'avènement du naufrage en une étape de menace (*threat phase*), où la possibilité d'un désastre est identifiée, et une étape d'alerte (*warning*

---

<sup>1</sup> À l'opposé, il serait question de l'abandon d'un navire ou de son dépôt intentionnel sur le fond marin (Gibbs 2006: 7), par exemple le cas du *Machault* (1760) qui a été sabordé volontairement dans la baie des Chaleurs pour éviter de tomber aux mains de l'ennemi (Dagneau 2008: 278).



*phase*), où le danger est imminent (2006: 7-10). Ces événements transforment l'aspect du navire préalablement au naufrage, généralement à plusieurs reprises, et les espaces s'en trouvent bouleversés, également en réaction à la réponse émotionnelle et comportementale des gens à bord jusqu'au moment de la catastrophe (Gibbs 2006: 8; Martin 2011: 48; O'Shea 2002: 212-213; Souza 1998: 47-48).

La séquence événementielle de la phase de dépôt, ou de l'impact immédiat du naufrage, comprend entre autres l'échouement du navire, sa submersion, son démembrement et la dispersion des artefacts (éléments architecturaux et/ou culture matérielle) en fonction des conditions météorologiques exceptionnelles, mais aussi du contexte environnemental (Bernier 2007: 131; Loewen 2014: 2; Stewart 1999: 568-570; O'Shea 2002: 212-214; Martin 2011: 48-50). La phase dépositionnelle peut durer de quelques minutes à plusieurs jours, dépendamment de la raison du naufrage et de la violence des conditions, par exemple de la force des vents et des vagues, ou encore de la saison durant laquelle le navire fait naufrage. Ces facteurs influencent la désintégration de la structure, faible ou forte, et la préservation des artefacts sur place ou de leur dispersion, à proximité ou carrément hors du site selon leur nature (matériau, dimensions, poids, etc.). La réaction des gens à bord face au danger contribue également à la modification des éléments du navire lorsque la décision d'abandonner ce dernier est finalement prise:

Depending on circumstances, there might be a rapid selection and removal of primarily survival-oriented materials and personal items ("crisis salvage"), probably limited to the more accessible cargo, contents, fixtures and fittings. However, decisions might be tempered by individual perceptions of value or include inappropriate items at the expense of vital survival items, possibly because of unstable mental processes resulting from the stress of the crisis (Gibbs 2006: 12).

Les processus postdépositionnels commencent à la suite du naufrage et s'étendent en général sur une plus longue période de temps influençant la position finale de l'épave, notamment à cause du régime hydrographique du site et des procédés de sédimentation. Le site d'épave est modifié à plus ou moins long terme par l'environnement, par bioturbation, influence des vagues, courants, marées, changements du niveau d'eau et même gravité, et par l'activité humaine, soit par récupération, sauvetage, pillage, pêche, travaux de construction,

fouilles. Ces facteurs retirent graduellement des artefacts du site, désintègrent les composantes structurales et bouleversent la répartition des objets à différentes échelles (Stewart 1999: 574-586; O'Shea 2002: 213-214; Muckelroy 1978: 158-171; Martin 2011: 48). Un « affouillement caractéristique » (*scour signature*), c'est-à-dire une dispersion typique des artefacts en fonction de certaines conditions environnementales définies, peut donc renseigner sur l'orientation de l'épave et ses dimensions, la géologie ou la morphologie du site, la bathymétrie et le régime hydrographique du site (courant, vagues, marées) et enfin sur les composantes du navire (architecture, organisation, espaces fonctionnels, objectifs, etc.) (Quinn 2006: 1419; Loewen 2014: 2; Quinn *et al.* 2007: 1449-1450).

L'épave parvient ultimement à un état d'équilibre dynamique en accord avec son environnement, caractérisé tout de même par un déséquilibre négatif qui contribue à la désintégration lente de l'épave (Quinn 2011: 82; Quinn 2006: 1420). Le site est ainsi soumis à la mobilité du fond marin et aux cycles d'enfouissement et d'exposition (Quinn *et al.* 2006: 1458; O'Shea 2002: 222) jusqu'à la récupération systématique de l'épave et de ses composantes lors de fouilles archéologiques, dont le déroulement et la rigueur influencent également la perception et l'interprétation du navire et des problématiques reliées (O'Shea 2002: 212; Muckelroy 1978: 172; Martin 2011: 52).

Dans les premières décennies de l'archéologie maritime, l'étude d'une épave se voulait souvent une recherche particulariste et descriptive, mettant l'accent sur l'authenticité du naufrage et du site archéologique (Bass 1988). Néanmoins, à l'aide des techniques scientifiques appliquées dans l'enregistrement des données archéologiques, il est pertinent d'intégrer les résultats de recherche dans un cadre global et significatif, adapté aux différents aspects de la société à l'étude. Il s'agit de remettre en contexte les caractéristiques générales et particulières des dynamiques socioéconomiques à bord du navire (Gould 2000: 2). Pour se faire, la collection archéologique de l'*Auguste* sera étudiée dans ses rapports avec l'État moderne, celui-là même qui a défini le rôle particulier du navire de cartel.

## 1.2 La construction de l'État moderne

Depuis les études de L'Hour et Veyrat (2003) et de Dagneau (2008), l'archéologie des sites d'épave tient compte de l'organisation financière des voyages selon trois sources de capital, le fréteur (propriétaire du navire), l'affréteur (propriétaire de la cargaison), et l'équipage (bailleurs de labour), lesquelles sont liées à des catégories d'objets retrouvés sur le site et leur distribution selon les espaces socioéconomiques à bord du navire. Cet appareil théorique est toutefois mis à l'épreuve dans le cas d'un navire de cartel, où le fréteur est l'État anglais et la « cargaison » consiste à l'élite coloniale néofrançaise. Cette situation conduit à théoriser l'État moderne et à explorer son fonctionnement à travers l'épave de l'*Auguste*.

Le concept d'État moderne s'étend sur une période allant du milieu du XVII<sup>e</sup> siècle jusqu'au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle (Hintze 1991: 68). Cette époque voit la montée d'un capitalisme « primitif », aussi appelé mercantilisme, et le développement des États-nations (Hintze 1991: 276; Mazan 1972: 7-8). La construction de l'État moderne se fonde d'abord sur le changement d'une administration féodale, liée à la propriété terrienne et caractérisée par la décentralisation des pouvoirs politiques, à une administration royale moyennant une souveraineté étatique absolue (Mazan 1972: 18; Giddens 1971: 33, 36, 58). La mise en place de l'État moderne se traduit également par « l'innovation institutionnelle », c'est-à-dire la création de nouvelles institutions centrales (au service du souverain) comme instruments principaux (Ribalta 1996: 25; Root 1994: 1):

On voit alors apparaître, soumise à l'autorité souveraine, c'est-à-dire absolue, de l'État, une nouvelle société bourgeoise, fondée sur l'individualisme, soumise aux normes d'un droit privé commun à tous. Cette société bourgeoise, enfin de s'émanciper largement de la soumission à l'État absolutiste, et, dans l'État libéral du XIX<sup>e</sup>, qui est l'État moderne à son stade ultime, elle se place sur le même plan que celui-ci, et face à celui-ci, comme l'organisation du peuple sur une base individualiste, reliée à lui par la représentation parlementaire, mais se mouvant, sinon, dans une sphère indépendante (Hintze 1991: 308).

L'idéal-type de l'État moderne suggère quatre types distincts (Figure 4), mais tout aussi complémentaires, soit l'État-puissance, souverain au sein du système européen et détenteur de l'utilisation légitime d'une force militaire; l'État commercial, défini par un territoire continu, délimité par des frontières socioéconomiques et influencé par le capitalisme

bourgeois; l'État libéral fondé sur les droits et libertés de chaque individu; et l'État national, qui réaffirme les principes précédents et tend vers une société de plus en plus démocratique (Hintze 1991: 14, 303-305; Reinhard 1996: 1; Giddens 1971: 142). Immanuel Wallerstein mentionne tout de même de 1650 à 1750 le terme d'« impérialisme mercantile » qui contient les prémices d'un impérialisme industriel ultérieur et d'un État totalement libéral, fondé sur l'industrie et le libre-échange (Wallerstein 1980; Braudel 1979; Braudel 1985: 87; Dagneau 2008: 14-15; Losier 2011, comm. pers; Paynter 2000: 9; Brioist 1997: 184), ainsi que de la dynamique entre le pouvoir central administratif et militaire et l'apport du Tiers-État (bourgeoisie) dans le développement de la modernisation (Mazan 1972: 11-12). L'État, quant à lui, s'affirme en tant que centre autonome et gestionnaire de ses périphéries (Rao et Supphellen 1996: 106), et crée des structures modernes militaires, dont une Marine, qui assurent le respect des politiques étrangères d'expansion et de commerce à l'international (Kroener 1998: 265-267).

### **Les fondements de l'Europe moderne: politique de puissance, mercantilisme et militarisme**

Le premier aspect de l'Europe moderne comprend un système politique centralisé où s'exprime la raison d'État (Issacs et Prak 1996: 335). En effet, l'idéologie étatique absolue prend forme à cette époque, alors que plusieurs réformes sont mises en place pour regrouper les pouvoirs politiques féodaux en un seul centre. La France en est l'exemple par excellence avec la volonté de Richelieu et les réformes de Colbert au XVII<sup>e</sup> siècle sur tous les aspects de la société française qui teintent la monarchie continentale et militaire. En Angleterre, toutefois, les droits féodaux laissent place à un parlementarisme, parallèlement à un gouvernement auto-suffisant et à la constitution d'une milice au service de l'État (Hintze 1991: 68). L'expansion des deux États comprend ainsi la gestion des ressources, autant des métropoles que des colonies, ainsi que la levée d'impôts (Lind 1996: 189) qui devient coutume et même nécessaire dans le financement des conflits militaires et de l'instauration des forces armées permanentes. Son accroissement est cependant différent dans les deux. Alors que la bourgeoisie anglaise s'insère assez tôt dans les finances de son État, l'aristocratie et le clientélisme français soutiennent encore en majorité leur économie au XVIII<sup>e</sup> siècle

(Root 1994: 35). En effet, la révolution politique et financière, dans les années 1690, comprend la création de la Banque d'Angleterre et instaure le principe de dette nationale, assurant entre autres la « prospérité des sociétés d'assurances et des grandes compagnies actives dans le commerce maritime » (Brioist 1997: 185).

Le deuxième aspect important concerne l'économie de l'État moderne. Si le capitalisme s'associe à la politique de puissance des États (Hintze 1991: 222), le développement des structures économiques propres est également essentiel pour affirmer le pouvoir central. On assiste alors à l'instauration du modèle mercantile et des mesures qui en découlent, c'est-à-dire la création d'un marché à grande échelle et d'un financement militaire soutenu (Kroener 1998: 238; Hintze 1991: 158-159). Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, l'État semble donc être « une entreprise lucrative à laquelle participaient les créateurs de l'État en tant qu'actionnaires ». L'objectif du mercantilisme est d'offrir le plus d'intérêts à l'État, qui se situe au-dessus de tous les autres aspects de la société. L'enrichissement passe entre autres par l'exploitation des nouvelles colonies, de leurs ressources, mais également de l'investissement dans leur protection et la conquête de nouveaux territoires (Mazan 1972: 36; Giddens 1971: 32). L'expansion européenne tente d'accroître sa richesse et la puissance de chacun de ses États, en favorisant par exemple l'importation de métaux précieux et les pratiques protectionnistes. L'application de ces pratiques économiques se traduit notamment par les politiques de Colbert, le *Navigation Act* britannique, la *Juntas de Comercio* des Bourbons d'Espagne ou le système de Law qui instaure entre autres le papier-monnaie et développe le principe de société par actions. Bref, le mercantilisme défend les intérêts des commerces nationaux par des mesures protectionnistes et influence l'équilibre politique, perturbé par l'expansion européenne (Brioist 1997: 190-191).

Enfin, aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, la création d'une armée permanente est nécessaire, en fonction des nouveaux enjeux économiques et territoriaux que sous-tend l'internationalisation du système des États. Le terme « militarisme » sera utilisé plus tard pour caractériser ce phénomène où la société possède un pouvoir militaire permanent et étend son influence dans les différentes sphères de sa structure. En Angleterre, les institutions comme le Parlement et les états généraux contrôlent le financement de l'armée, ce qui garantit une certaine stabilité et une continuité politique (Bruijn 1998: 110). En temps normal, la guerre est

financée grâce au crédit, créant une dépendance entre l'État et le capital (Reinhard 1996: 14-15). Deux modèles explicatifs sous-tendent cette économie de guerre, l'un anglo-saxon et l'autre franco-carolingien, mais ils acceptent tout deux l'importance de l'instrument militaire dans le processus de formation des États (Kroener 1998: 238; Bosher 1995: 52). La politique de puissance, le mercantilisme et le militarisme sont donc liés, et assurent la souveraineté des États, l'influence militaire dans l'administration civile et l'instauration d'un nouveau système socio-économique (Figure 5) (Hintze 1991: 73).

### **Administrations maritimes et coloniales**

D'une part, le mercantilisme soutenu par l'État du XVII<sup>e</sup> siècle a favorisé l'essor de la marine de commerce et de la pêche, mais amène également l'apparition de flottes de guerre permanentes et la construction de bases navales et des grands arsenaux, nécessitant des changements à la fois économiques, mais aussi législatifs (Zysberg 1995: 442). L'économie de guerre exige une politique maritime pour assurer la protection des intérêts des investisseurs privés autant que ceux de l'État, c'est-à-dire la pratique de convois lors d'entreprises outremer et une gestion de l'armement des vaisseaux, du commandement des opérations, de la délivrance des lettres de marque pour la guerre de course, etc. (Bruijn 1998: 86-87; Zysberg 1995: 439).

En France, c'est sous Colbert, dans les années 1660, que la Marine prend véritablement forme avec une « ambitieuse politique navale » (Zysberg 1995: 440-441) et, entre autres, des réformes dans les domaines maritime et militaire, des finances, du commerce et de la gestion des colonies. La flotte de guerre française est administrée par des civils, chapeautés par le Secrétaire d'État à la Marine et son entourage (Brioist 1997: 129). Quant à l'Angleterre, une flotte permanente est déjà en place sous Henry VIII Tudor: c'est la *Royal Navy* (Brunet 1964: 17). Ultérieurement, sa modernisation et le premier Acte de Navigation sont instaurés par Oliver Cromwell dans les années 1650 (Vergé-Franceschi et Rieth 2001: 9; Zysberg 1995: 440-441, 450-451). L'administration navale anglaise est assurée par une Amirauté, avec à sa tête un Lord de l'Amirauté, qui s'occupe de la gestion des ressources humaines et matérielles et qui englobent deux grandes instances. Ce sont le *Navy Board* et le *Victualling Board* qui s'occupent respectivement de la logistique en matériel naval (arsenaux)

et de l'avitaillement des bâtiments de guerre (Bruchet 1995: 73; Brioist 1997: 130; Vergé-Franceschi 1996: 105). S'approvisionnant souvent auprès des fournisseurs civils, ces instances se positionnent à l'interface entre l'économie d'État et celle du capitalisme mercantiliste.

D'autre part, l'époque moderne voit l'affirmation des différentes administrations coloniales. Ces dernières assurent la domination légitime des métropoles, le maintien de l'ordre politique et la protection militaire, et construisent une série de rapports économiques et matériels précis avec les colonies. Elles sont d'ailleurs subordonnées à l'administration navale en France, sous le même secrétariat d'État. À travers ces instruments, le mercantilisme affirme ainsi une autorité centrale dans ses périphéries, à plus ou moins grande efficacité en fonction des aires géographiques incluses au moyen d'un contrat social. Les actes de navigation jouent ce rôle dans les périphéries anglaises, alors que c'est le pacte colonial qui s'en charge du côté français: c'est « l'exploitation méthodique et raisonnée des colonies par le commerce » (Mazan 1972: 105, 128; Aylmer 1996: 77).

Dans les colonies, le pouvoir royal est représenté par un gouverneur-lieutenant général, un intendant et un conseil supérieur du côté français (Brioist 1997: 131), ou parfois carrément assuré par des chefs militaires, tels que les généraux du côté britannique, notamment durant les transitions politiques. Les élites du pouvoir dans les différents territoires et leur recrutement politique témoignent de plus de conflits entre les intérêts coloniaux et la volonté étatique d'absolutisme. Il n'est donc pas rare de constater l'importation d'une élite originaire de la métropole et la mise en place de classes dirigeantes loyales envers le pays dominant et favorables d'abord aux intérêts de l'État (Rao et Supphellen 1996: 107).

### **Les élites du pouvoir: bourgeoisie et noblesse**

La construction sociale de l'État suppose une modification importante des rapports sociaux à l'intérieur des classes dominantes. Les élites du pouvoir à l'époque de l'État moderne comprennent deux grandes « classes dirigeantes » de la société (Descimon 1996: 134, 145; Giddens 1971: 36, 71, 165-166). Les couches supérieures de la hiérarchie mercantile au XVIII<sup>e</sup> siècle se composent en effet de la bourgeoisie et de la noblesse, qui possèdent les moyens de production et le capital financier. Cette domination économique et politique est de plus légitimée socialement et influencée par les visées universalistes de l'État

et l'influence du clientélisme, où l'entourage du pouvoir en place est favorisé et se voit accorder de nombreux privilèges en contrepartie de leur loyauté (Lind 1996: 199; Reinhard 1996: 9, 19-20; Maczak 1996: 259-260; Brioist 1997: 117; Giddens 1971: 36, 71, 165-166). Ainsi, les élites du pouvoir en place constituent « un circuit global d'échanges politiques (pouvoir contre obéissance), sociaux (honneur contre fidélité) et économiques (gages et émoluments contre prêts et impôts) » (Descimon 1996: 162).

La noblesse, également appelée aristocratie dans cette étude, constitue une élite possédant des titres, issue des grands propriétaires terriens de l'époque féodale, et liée à la royauté. Les aristocrates servent le souverain et son autorité centrale à l'époque moderne, contribuant aux finances de l'État directement ou à l'aide de la perception d'impôts sur leurs sujets. Dans le cadre de cette étude, la noblesse s'insère également au sein des gestionnaires de l'État, et se traduit comme représentant du souverain à l'intérieur des nouvelles colonies. Traditionnellement, elle occupe aussi des postes d'experts militaires, de chefs d'armée ou d'officiers de grades supérieurs dans l'armée (Ribalta 1996: 35; Maczak 1996: 259). Dans ces dernières fonctions, « cette catégorie sociale nouvelle ne peut voir que d'un bon œil la politique coloniale et navale de la Couronne [...], les colonies [étant] un excellent débouché pour les fils de l'aristocratie et de la *gentry* nouvelle qui, grâce au système du patronage, trouvent aisément des postes dans le gouvernement ou dans les compagnies d'outre-mer » (Brioist 1997: 185).

Quant à la bourgeoisie, aussi appelée le Tiers-État après les « états » sociaux de la noblesse et du clergé, elle s'est développée avec les principes libéraux ou l'accumulation de richesses, de profit et du pouvoir économique, qui devient accessible à tous avec la montée du capitalisme. Les bourgeois se composent principalement de grands marchands et de négociants. Ils investissent dans des compagnies, gèrent leurs propres réseaux commerciaux, et financent et créditent l'État dans ses différents domaines économiques et politiques. Leur rôle est plutôt de l'ordre du privé (Hintze 1991: 322-323), alors que les individus de cette élite personnifient des financiers, des industriels et notamment des armateurs. Ils possèdent une grande partie des capitaux mobiliers dans les métropoles et s'imposent à l'époque moderne dans les colonies comme bureaucrates d'origine urbaine, en favorisant notamment la circulation monétaire. Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, ils se sont opposés, d'abord en Angleterre,



puis en France à l'époque de la Révolution (1789), à l'abus de pouvoir des aristocrates et de leurs privilèges, considérés comme une « aliénation de la puissance publique », et ils prônèrent par la suite des principes de concurrence et de libre-échange intégrés au sein des différents réseaux socioéconomiques régionaux, nationaux et internationaux (Descimon 1996: 134; Mazan 1972: 22-23, 57; Briost 1997: 117-118; Issacs et Prak 1996: 286). Ces fondements théoriques, d'ordre général, permettent d'offrir une problématisation plus précise du site de l'*Auguste*, ce navire de cartel situé à l'interface de l'État et de la société civile.

### 1.3 Problématique et hypothèses

L'*Auguste* est un navire de cartel, c'est-à-dire « un bâtiment parlementaire, ou chargé du transport de prisonniers échangés et d'autres missions pacifiques convenues entre puissances belligérantes » (Bonnefoux 1987: 167; Falconer 1970: 346). Cette situation est plutôt inhabituelle pour un navire et témoigne de circonstances exceptionnelles, où un navire est réquisitionné pour accomplir ce type de mission. La rareté de ces situations fait que peu d'informations ne semblent exister sur les cas de navires de cartel. Néanmoins, l'organisation maritime du navire reflète les façons de faire générales de son époque, suivant les pratiques courantes d'avitaillement et d'équipement. Toutefois, l'épave ne présente pas de cargaison matérielle et se caractérise principalement par le transport de passagers. Cette étude se penchera donc sur la compréhension de la réalité du navire de cartel à l'époque moderne au moyen de l'analyse de la culture matérielle de l'*Auguste*.

La construction de l'État moderne et les dynamiques socioéconomiques de l'époque se traduisent à travers les comportements des individus et des groupes d'individus, et par le fait même dans leurs interactions avec les objets. La question de recherche qui guide cette étude propose donc de caractériser et de comprendre l'organisation et la dynamique du transport de passagers à bord d'un navire de cartel en période de changements sociaux, politiques et économiques au XVIII<sup>e</sup> siècle, plus précisément durant la guerre de Sept Ans, à travers la provenance et la distribution fonctionnelle des artefacts de l'*Auguste*.

Dans un premier temps, l'opérationnalisation des données se fera par l'entremise de l'analyse des artefacts au moyen d'une catégorisation fonctionnelle. De plus, une approche contextuelle ou interprétative mettra en lumière ces différentes significations et les apports

idéologiques potentiels des objets mis au jour (Yentsch et Beaudry 2008: 229). Cette approche s'appuie sur le postulat qu'il est possible d'identifier et de caractériser un groupe ou un individu par l'entremise de la culture matérielle qui lui est associée. À l'aide de l'étude de leurs fonctions et de leur provenance, les artefacts témoigneront de l'appartenance sociale des passagers et des membres de l'équipage.

D'un point de vue plus théorique, l'articulation du transport maritime dans un contexte économique et/ou militaire dans l'espace atlantique (entre Nouvelle-France, France et Angleterre) englobe l'exode des classes dirigeantes pour des raisons économiques, mouvement de population inséré dans un cadre militaire temporaire. Les hypothèses qui suivent proposent des pistes de recherche à la problématique générale de cette étude et tendent à offrir des lignes directrices qui orienteront la méthodologie à appliquer.

Au sein de l'assemblage, les objets associés au groupe des possessions personnelles devrait être en plus grande quantité, la mission première de l'*Auguste* étant de transporter les **passagers** (et leurs possessions) de Québec à Bordeaux. Ainsi, sera-t-il probable de constater la présence de plusieurs éléments portatifs, mais aussi l'absence de biens immobiliers (autre que le matériel de bord). Les objets personnels des passagers néofrançais devraient refléter les catégories socioéconomiques et les distinctions civiles et militaires de leurs propriétaires, ainsi que possiblement leur lieu de facture. En effet, les élites coloniales et les marins et soldats de rang à bord du navire possèdent théoriquement un lien plus étroit avec leur métropole française, avec à bord des biens issus d'un réseau commercial international. Il sera tout de même possible de constater la présence d'indices rattachés à leur mode de vie en Nouvelle-France. Malgré des titres de noblesse et certaines allégeances militaires, il est proposé que ce soient des bourgeois dans leur rapport avec l'État qui sont davantage représentés à bord de l'*Auguste*.

Les possessions personnelles de l'**équipage**, quant à elles, devraient également témoigner d'une différenciation socioéconomique des individus en fonction de leur rang et de leur affectation militaire et montrer une provenance britannique, pays d'appartenance de l'*Auguste* à l'époque de son naufrage. Les artefacts pourraient même indiquer une économie locale ou régionale spécifique à Londres, port d'attache du navire, mais aussi la capitale administrative et la « ville-centre » économique de l'Angleterre.

De plus, le **matériel de bord**, témoignant de la consommation et de la vie sur le navire, devrait indiquer une certaine distinction sociale inhérente à la hiérarchie au sein de l'équipage, tout en permettant une caractérisation de l'avitaillement du navire. En effet, les objets en cours d'utilisation devraient indiquer une provenance et une économie nationale anglaise, alors que le port d'attache du navire, responsable de son armement, aurait fourni un mobilier essentiellement britannique. Certains produits d'appoint ou de remplacement originaires de la colonie néo-française ou carrément de manufacture française, restant de la carrière de l'*Auguste* avant sa capture, pourraient tout de même être observés au sein de l'assemblage du matériel de bord.

L'objectif tend vers la compréhension du capitalisme maritime et de l'organisation sociale, politique et économique d'un tel voyage. Les principes de division économique d'un navire sous un régime militaire temporaire (et non pas sous un gouvernement dont la nation est en conflit) demandent la mise en place d'un schéma interprétatif adapté. La méthodologie utilisée consiste notamment à contextualiser les données recueillies afin d'arriver à une meilleure classification et interprétation de la collection archéologique.

## **1.4 Cadre méthodologique**

La méthodologie employée pour l'analyse des artefacts de l'*Auguste* se divise en plusieurs étapes. La première est de présenter le navire et son contexte socio-politique pour mettre en perspective la dynamique économique de l'époque de son naufrage, ainsi que l'événement en soi. Ainsi, un historique sera réalisé sur les événements qui caractérisent le XVIII<sup>e</sup> siècle, les enjeux de la guerre de Sept ans, les réalités en Nouvelle-France lors des événements de la Conquête, puis sur les circonstances de la mise en place du Régime militaire britannique. De plus, le narratif du voyage de l'*Auguste* et de son naufrage sera relaté. Par la suite, les travaux et les fouilles archéologiques seront présentés, afin de mettre en contexte la collection à l'étude et de discriminer les sources à l'étude tout en évaluant la qualité du travail effectué lors des fouilles.

Quant aux artefacts, une révision de l'inventaire a été réalisée afin de vérifier l'état actuel de la collection et de compléter la validité des informations. Les artefacts ont été vus en personne, réidentifiés si nécessaire, puis analysés. Il est ensuite possible de présenter la culture

matérielle à l'étude en relation avec les notes de fouilles et les recherches effectuées. Une fois la conjoncture historique et méthodologique mise en place, il a été possible de procéder à un premier groupement de la culture matérielle pour déterminer les objets diagnostiques qui pourront caractériser le navire, ses passagers et son équipage. L'analyse des artefacts présentée, jumelée au contexte archéologique des objets, sert à mieux établir leur répartition spatiale, essentielle à la détermination et à la compréhension de leur provenance et de leur(s) fonction(s) à bord. Jim Ringer, dans son rapport de 1977, avait procédé à une première classification des artefacts en utilisant la division fonctionnelle de Stanley South (1977: 95-96). Cette classification se réfère à des fonctions générales sur le navire. Ainsi, une nouvelle classification a été réalisée en tenant compte des matériaux de certains objets et de fonctions spécifiques à bord du navire. Cet exercice a été concrétisé à partir du modèle utilisé par J. Gawronski (1992: 255) pour l'étude du *Dutch East Indiaman* qui semble mieux adaptée à la problématique de recherche et dont Charles Dagneau (2008: 25) a d'ailleurs montré l'utilité dans son étude sur la culture matérielle de quatre épaves françaises (Tableau 1).

Le regroupement de données lors de l'analyse est surtout une méthode de première approche, c'est-à-dire pour mieux les comprendre et les mettre en perspective en fonction de leur degré d'utilité. La classification oriente aussi la recherche en fonction d'une problématique précise et donc les analyses avancées qui en découlent (Maarleveld 1995: 5). Ainsi, une catégorisation des objets reflètera les fonctions et les valeurs socioéconomiques à considérer. Il s'agit de comprendre les mœurs, les habitudes, l'importance de la matérialité et de ses caractéristiques remises en contexte de l'époque. Même si les catégories variées peuvent contenir des objets d'apparence et de fonction similaires, c'est la catégorie à laquelle ils appartiennent qui définit entre autres leur nature (Saunders 2009: 38). Les relations entre l'individu, le matériel et les circonstances spatio-temporelles de leur production sont aussi sinon plus importantes que les indices usuels de forme et de fonction (Saunders 2009: 39).

À la suite de cette première classification, s'ensuivra l'étude conjointe de la distribution spatiale et de l'attribution fonctionnelle des types d'artefacts selon l'idée de l'organisation spatiofonctionnelle des navires. Ces attributs comportent bien sûr leur provenance sur le site, leur pays d'origine, mais également leur statut socioéconomique et leur association à l'une des « fonctions à bord » au sein du capitalisme maritime (Figure 6). Il est

donc nécessaire de concevoir l'organisation et l'environnement technique qui prévalait à bord du navire.

Tableau 1. Typologie simplifiée employée dans le cadre de l'analyse de la collection archéologique de l'*Auguste* (Gawronski *et al.* 1992; Dagneau 2008)

<p><b>1. NAVIRE</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>1.1 Éléments architecturaux</li><li>1.2 Agrès et gréement</li><li>1.3 Pompes</li></ul> <p><b>2. ARTEFACTS</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>2.1 Armes et accessoires</li><li>2.2 Vêtements, parures et accessoires</li><li>2.3 Ustensiles de consommation et accessoires</li><li>2.4 Contenants</li><li>2.5 Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur</li><li>2.6 Éclairage et accessoires</li><li>2.7 Loisirs</li><li>2.8 Objets symboliques et économiques</li><li>2.9 Outils et instruments</li><li>2.10 Quincaillerie d'architecture</li></ul> <p><b>3. ECOFACTS</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>3.1 Vestiges fauniques</li><li>3.2 Vestiges botaniques</li><li>3.4 Vestiges inorganiques</li></ul>
--

Ainsi l'étude du mode de répartition, de la nature des groupes d'artefacts et de leur attribution fonctionnelle permettra de reconnaître des aires de concentration significatives (L'Hour et Veyrat 2003: 183) et d'établir les fonctions à bord. Par la suite, cette remise en contexte archéologique doit être critiquée en regard aux procédés d'intervention archéologiques qui ont eu lieu sur le site de l'épave pour évaluer la fiabilité des résultats qui découleront de cette étude. Ces résultats seront ensuite mis en relation avec le contexte historique (socioéconomique, politique et militaire) à l'époque de l'*Auguste*, car il sera question de mettre en évidence l'organisation et la dynamique sociale et hiérarchique à bord afin d'établir, notamment, les conditions économique et logistique encadrant le voyage.

Pour finir, les résultats s'intégreront à la conception du navire de cartel. L'objectif ultime de cette étude est de comprendre l'organisation maritime d'un voyage de cartel et la dynamique en Nouvelle-France à l'époque du Régime militaire britannique. Les principes d'organisation du transport maritime sont attestés en fonction de la nature du navire concerné, à savoir militaire ou commerciale. Dans le cas d'un navire de cartel, la réalité est plus nuancée. À titre d'exception qui éclaire la règle, la fonction de l'*Auguste* se révèle grâce néanmoins plusieurs approches et il est nécessaire de les envisager pour saisir l'ensemble de la structure sociale (incluant des aspects politique, économique et militaire) influençant les navires de cartel. La pertinence et l'originalité de cette étude résident donc dans l'avancement des connaissances concernant le domaine maritime du XVIII<sup>e</sup> siècle et en ce qui a trait au caractère unique de l'*Auguste*, navire d'exception.

## 1.5 Sources à l'étude

### Sources documentaires

Dans le cadre de cette étude, des sources primaires seront consultées, dont les deux versions du journal de Saint-Luc de La Corne (1863 et 1778) (Annexe 2 et 3) qui relatent les événements précédant le naufrage, le naufrage en tant que tel et le pénible voyage de retour de l'auteur jusqu'à Montréal<sup>2</sup>. Il existe aussi une annonce de la vente de la cargaison du navire dans *The Gazetteer and London Daily Advertiser* (1756) lorsqu'il a été pris par les Britanniques en 1756 et ramené en Angleterre, ainsi que des articles du *Lloyd's Evening Post and The British Chronicle* et du *New York Mercury* (1762) relatant le naufrage du navire en février 1762 (Figure 7). Le dossier historique, réuni par des chercheurs de Parcs Canada, comporte également une correspondance entre les gouverneurs Amherst, Gage et Murray

---

<sup>2</sup> La première version est la plus connue et provient des papiers de Viger qui ont été déposés aux archives du séminaire de Québec, publiée en 1778, puis rééditée en 1863. L'original du journal aurait été brûlé lors de cette dernière réédition. Toutefois, le journal de Saint-Luc aurait été rédigé en plusieurs exemplaires, puis expédiés à différentes personnes dont le général Amherst. L'autre version serait l'une de ses copies, datée également de 1863. Il est possible d'observer quelques différences indiquant que la version de Viger aurait été retouchée et embellie (Proulx 1979: 114). Tout au long de cette étude, les références au journal de Saint-Luc de La Corne proviennent de cette version (1778), puisque les modifications apportées n'influencent pas la compréhension des événements dans le cadre de cette analyse.

concernant le naufrage (Annexe 4). Il faut toutefois noter l'absence de documents sur la construction du navire ou sur son armement avant son départ de Québec.

Plusieurs des informations employées dans le cadre de cette étude pour la compréhension de l'organisation à bord proviennent du journal de Saint-Luc de La Corne. Gibbs rappelle qu'à la suite d'un événement tragique, à court ou à long terme, l'une des façons de passer au travers d'un traumatisme est d'écrire et de relater les événements qui se sont déroulés, par exemple sous la forme d'un journal ou de lettres (Gibbs 2006: 13-14). Donc la prudence s'impose lorsqu'on s'intéresse aux intentions derrière de tels documents (transmission d'informations, processus de guérison post-traumatique, obtenir de l'attention ou de la reconnaissance, etc.) qui teintent les propos des auteurs.

La prise en compte de cette intersubjectivité est essentielle de la part du lecteur lorsque le chercheur utilise les informations présentées par le journal pour visualiser les événements du naufrage de l'*Auguste*. Entre autres, Saint-Luc de La Corne tout au long de son récit fait preuve d'une grande rationalité, s'attribue de nombreuses décisions et s'insère activement dans les tentatives désespérées de sauver le navire ainsi qu'une partie des gens à bord. Sans remettre en question la véracité de son récit, il faut rappeler qu'il s'agit de la seule source directe des événements et donc du seul point de vue disponible dans la compréhension des faits entourant le naufrage. Il est possible de noter des erreurs ou parfois des éléments confus dans son histoire, entre autres sur les étapes du chemin pris par l'*Auguste*. Les conditions exceptionnelles de la tragédie ont donc pu influencer son état d'esprit et modifier certains des faits. Les informations utilisées provenant de son journal dans le cadre de cette étude doivent donc être reçues comme étant hypothétiques et non comme des faits sans équivoque.

Depuis les années 1970, plusieurs publications concernant l'*Auguste* traitent de son histoire générale. Un ouvrage informatif destiné au grand public rédigé par Charles Bradley, Olive Jones et Lynne Sussman (1990)<sup>3</sup> est disponible et discute de l'histoire de l'épave et d'une partie de sa culture matérielle. Le livre de Jean-Pierre Proulx (1979) présente également l'*Auguste*, le *Sapphire*, le *Murinet* et la *Marguerite*, en proposant un état des connaissances historiques et archivistiques qui mettent en perspective ces quatre sites ayant fait l'objet de

---

<sup>3</sup> La version officiellement publiée présente la référence Parcs Canada 1992 (voir la référence complète dans la bibliographie).

fouilles et de recherches archéologiques. D'autres ouvrages mentionnent le naufrage du navire, comme *Les Anciens Canadiens* de Philippe Aubert de Gaspé (2007), *Les Canadiens d'autrefois* de Robert de Roquebrune (1962) et *There Go the Ships* d'Archibald MacMechan (1928). Tous relatent de façon romancée l'épopée de Saint-Luc de La Corne, entre autres à partir de son journal.

Pour le contexte historique, l'ouvrage de synthèse de Marcel Trudel sur la Nouvelle-France (1999), notamment le tome X sur le régime militaire, documente le rapatriement des troupes néofrançaises à l'époque de l'*Auguste*. Le volume sur l'Amérique coloniale française vue à travers des sites archéologiques par Marcel Moussette et Gregory A. Waslekov (2013) offre un contexte des plus pertinents pour la compréhension du mobilier de l'*Auguste*, témoin archéologique de la fin de la Nouvelle-France.

Il existe quelques études pointues sur le sujet, dont trois articles de l'historien Hubert Charbonneau (1994, 1997a, 1997b) sur les passagers à bord, sur les réflexions et critiques concernant le nombre de militaires embarqués et sur les catégories de gens sur le navire. La thèse de Robert Larin (2002) parle de l'exode des classes dirigeantes de la Nouvelle-France, où est mentionné le naufrage de l'*Auguste* comme un événement déterminant de l'année 1761. Enfin, Pierre L'Espérance, dans un mémoire de 1953, examine l'historiographie de Saint-Luc de La Corne et de son expérience à bord de l'*Auguste* lors du naufrage.

L'histoire de l'*Auguste* n'est pas complète sans mentionner l'existence d'une multitude de sites Internet, de livres et d'articles destinés au grand public, dont des publications par des compagnies d'exploration maritime, un documentaire de la *National Geographic Channel* (Armstrong et Brady 2004), des ouvrages sur les épaves de Nouvelle-Écosse (Marsters 2002; Zinck 1975), et plusieurs livres dédiés aux carrières de chasseurs de trésors tels que Robert MacKinnon (2012), Terry Dwyer (2004) et Alex Storm (2002). En effet, l'*Auguste* s'inscrit, depuis sa découverte, dans un contexte d'enjeux majeurs liés au contrôle du patrimoine submergé entre chasseurs de trésors et archéologues.



## Sources archéologiques

Les sources archéologiques utilisées dans cette étude sont d'abord les artefacts eux-mêmes. On dénombre dans la collection de *l'Auguste* 4017 artefacts ou fragments d'artefact mis au jour pendant les campagnes de 1977 et 1978. Une base de données tenue au Service d'archéologie subaquatique de Parcs Canada (Ottawa) contient l'inventaire de l'assemblage nommé 22M, ainsi qu'une brève description des artefacts. Bien que les artefacts aient également été consultés, étudiés et analysés directement dans la réserve archéologique à Ottawa, certains d'entre eux sont temporairement prêtés, en conservation, ou sont absents de la collection. Il a donc fallu, dans ces cas, se fier uniquement aux informations et aux analyses préliminaires se trouvant dans l'inventaire et les notes de recherche de Parcs Canada.

Pour étayer les contextes archéologiques, les fouilles et les interprétations, deux rapports d'intervention, rédigés en 1977 et 1979 par l'archéologue Jim Ringer, ainsi que les notes de terrain ont été consultés. La documentation de Parcs Canada comporte également des notes sur une prospection au magnétomètre réalisée quelques années avant les fouilles, sur la présentation de l'épave, ainsi que sur le suivi du projet et sur quelques analyses effectuées. Il existe des plans du site, des dessins et des photos des artefacts et des fouilles, ainsi que des notes décrivant les conditions environnementales du site et des informations sur la déposition et la disposition du site de l'épave. Ce dossier s'est montré essentiel pour remettre en contexte les objets à l'étude, et ainsi amorcer leur interprétation.

Enfin, la documentation disponible à Parcs Canada inclut des études spécialisées sur différents matériaux présents dans la collection et sur l'identification d'objets en particulier. S'y trouvent une analyse numismatique des pièces de monnaie (Bradley 1999), une spectroscopie de quelques fragments de métal (Unglik 1989a, 1989b et 1989c) et une identification partielle des marques sur les ustensiles (Bradley s.d.a; Anonyme s.d.d). D'autres références s'ajouteront en fonction des matériaux et des usages des objets qui seront analysés tout au long de cette étude.

## Chapitre 2. L'*Auguste*

L'histoire de l'*Auguste* se déroule dans le contexte de la guerre de Sept Ans et des enjeux coloniaux en Nouvelle-France où l'*Auguste* a reçu sa dernière mission. La situation singulière de transition dans laquelle le Régime militaire a plongé la colonie se teinte des nouveaux principes anglais en parallèle avec la continuité des principes français. Ce contexte aide à mieux comprendre la vie de l'*Auguste* et son naufrage à proximité de l'île du Cap-Breton. L'archéologie reprend par la suite le fil interrompu de la carrière de l'*Auguste*. Il est donc nécessaire de connaître le milieu environnemental du site, les techniques de fouilles employées, la logistique de recherche et la description générale des interventions archéologiques réalisées sur le site de l'épave 22M.

### 2.1 Contexte historique

#### Le XVIII<sup>e</sup> siècle européen et la guerre de Sept Ans

Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, l'expansion des territoires et le développement des marines militaires se manifestent par la multiplication de guerres navales, particulièrement entre les deux grandes puissances européennes que sont la France et l'Angleterre. Le XVIII<sup>e</sup> siècle voit se répandre trois grands conflits dans l'espace atlantique où s'entrecroisent les enjeux continentaux et coloniaux, et stimulent une économie militaire: la guerre de Succession d'Autriche (1741-1748), la guerre de Sept Ans (1756-1763) et la guerre d'Indépendance américaine (1778-1783) (Le Bouëdec 1997: 169).

La guerre de Sept Ans est avant tout une guerre de commerce durant laquelle la France et l'Angleterre, sous les règnes respectifs de Louis XV (1715-1774) et des rois George II (1737-1760) et George III (1760-1820), se disputent le contrôle de la Silésie en Europe et les différentes colonies en Inde, en Amérique et en Afrique. En 1756, de nouvelles alliances se créent: la Prusse est désormais soutenue par l'Angleterre, alors que l'Autriche, la Russie, la Suède et la Saxe rejoignent le camp des Français (Brioist 1997: 46; Bois 1993: 222; Ritchie 1997: 21; Kennedy 1976: 99; Dull 2009: 68). En Amérique, ce sont les tensions dans la vallée de l'Ohio et la région des Grands Lacs, ainsi que l'attaque d'un convoi français et la prise du *Lys* et de l'*Alcide* par l'amiral Boscawen lors d'un affrontement naval en 1755 qui

déclencheront finalement la guerre au mois de mai 1756 (Bois 1993: 222; Vergé-Franceschi 1996: 135-136, 243; Harding 1995: 127).

Le conflit voit différents affrontements, surtout maritimes, et demandera aux deux blocs belligérants d'instaurer divers blocus et autres stratégies navales. La course est également l'un des principaux instruments de guerre employés par l'État moderne. En effet, les États institutionnalisent la course et légalisent les actions des corsaires en temps de conflits (Proulx 1984: 77-79; Ritchie 1997: 21; Starkey 1990: 13; Sechrest 2004: 5). La course se pratique de deux principales manières:

L'une par des voiliers appartenant à des intérêts privés et spécialement équipés en hommes et en armes pour capturer, au nom du Roi, des bâtiments de nations ennemies; l'autre met en cause des capitaines de voiliers marchands ou de bâtiments de guerre qui reçoivent des commissions en guerre: au hasard des rencontres en temps de conflit, ils s'emparent de bâtiments ennemis. À l'opposé des pirates, les corsaires font des prisonniers, pour lesquels ils touchent une prime et qui peuvent servir de monnaie d'échange. Quant aux bâtiments capturés, ils sont vendus au profit des armateurs et des équipages des voiliers de course, une commission étant réservée au Roi. Les profits des captures, faites par les capitaines de la marine royale, vont à la caisse royale et aux équipages (Proulx 1984: 78).

Les opérations militaires réalisées pendant la guerre de Sept Ans ont donc été planifiées principalement en fonction des colonies, afin de continuer à en assurer un contrôle, autant politique qu'économique. Les actions entreprises consistent entre autres à protéger les convois marchands à travers l'Atlantique et les convois de troupes chargés de poudre et de munitions à destination des Antilles, du Canada et de l'Inde, mais aussi d'empêcher les tentatives de blocus et d'opérer des raids et pillages sur les colonies de l'adversaire (Vergé-Franceschi 1996: 221). Ces mesures se poursuivent jusqu'à la victoire anglaise et à la signature du traité de Paris en 1763, qui entérine le nouveau rapport de force (Legault 2002: 19; Brioist 1997: 93). Le traité affirme notamment la domination maritime britannique alors que l'Angleterre devient la première puissance navale et coloniale au XVIII<sup>e</sup> siècle. En outre, le royaume insulaire agrandit son empire aux Antilles, en Afrique de l'Ouest, en Inde et étend son hégémonie sur tout le continent nord-américain. La France, quant à elle, garde la Martinique et la Guadeloupe, mais perd la Grenade, le Canada, l'île Royale, la vallée de l'Ohio et celle du Mississippi, ainsi que la Louisiane (Brioist 1997: 47).

## **La conquête de la Nouvelle-France**

L'impact de la guerre de Sept Ans en Nouvelle-France se manifeste par les événements menant à sa conquête, à l'époque du gouverneur Pierre Rigaud, marquis de Vaudreuil de Cavagnial (1755-1760), et de l'intendant François Bigot (1748-1760) (Lunn 1986: XIII-XIV). La fin de la Nouvelle-France est provoquée par une suite de défaites aux mains des Anglais. Ainsi, la forteresse de Louisbourg tombera en 1758, coupant le contrôle de l'accès au fleuve Saint-Laurent, puis Québec en 1759, emblème et ville principale de la colonie française. Finalement, la capitulation de Montréal en 1760 attestera de la fin définitive de la colonie française. Un gouvernement de transition sera alors mis en place pendant quatre années et les différentes clauses du traité de capitulation forceront les troupes militaires françaises à quitter le territoire vers la métropole, tout en instaurant la loi martiale jusqu'à la cession officielle du Canada à l'Angleterre en 1763 (Legault 2002: 17-19).

Dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, la Nouvelle-France voit déjà de nombreux affrontements avec les Amérindiens et les colonies anglaises qui lui disputent les frontières du lac Champlain et le long de la rivière Richelieu (Brioist 1997: 93). Du point de vue militaire, les troupes de la Marine, sous l'autorité du ministre français Nicolas-René Berryer, sieur de Ravenille (1758-1761) (Lunn 1986: XIII), se divisent en 80 compagnies franches et en vinrent à former une armée permanente (Legault 2002: 40). Les officiers rendent de loyaux services, que les rois de France récompensent en distribuant en Nouvelle-France environ 145 croix de Saint-Louis, faisant profiter les militaires d'un honneur particulier et des privilèges qui en découlent (Legault 2002: 49-51).

Quant au commerce colonial à cette période, il passe par les réseaux de grands marchands qui s'occupent à la fois de la construction navale, du commerce des fourrures, de la distribution (import/export) de produits artisanaux et manufacturés, etc. (Lunn 1986: 233). Au départ, la colonie du Canada n'est pas une colonie de peuplement, mais présente plutôt les ressources (bois, fourrures, poisson, etc.) entrant dans la réalisation des objectifs du mercantilisme français (Brioist 1997: 92). Ces grands marchands français s'enrichissent avec l'essor des marchés internationaux, mais seront vite remplacés par des dignitaires anglais lors du Régime militaire qui assurera la transition entre un gouvernement français et une administration britannique.

## **Le Régime militaire et l'exode des classes dirigeantes**

La population assiste alors à la mise en place d'un régime militaire, dans l'attente du dénouement de la guerre de Sept Ans, qui va se maintenir jusqu'au 10 août 1764 (Trudel 1999: 531; Larin 2002: 19). Le général Jeffrey Amherst, autorité en chef des troupes britanniques de l'Amérique du Nord, convient avec le gouverneur général Vaudreuil d'un certain nombre de dispositions à prendre concernant l'armée française et la population civile (Trudel 1999: 35). Lors de cette période de transition, les troupes britanniques assurent la gouvernance de l'ensemble de la colonie, en collaboration avec la milice canadienne dont les officiers poursuivent leur rôle auprès de la population en assurant l'intermédiaire avec l'autorité supérieure britannique (Trudel 1999: 88).

La colonie se divise en trois gouvernements autonomes: le général Thomas Gage à Montréal et le lieutenant-colonel Ralph Burton à Trois-Rivières, les deux sous l'autorité du gouverneur de Québec, le général James Murray. Les militaires qui administrent la colonie sont des soldats de carrière. Ils optent pour une politique de tolérance, si bien qu'aucun changement radical dans l'administration générale de la colonie n'est fait (Trudel 1999: 37, 39, 42-43; Brunet 1966: 4; Brunet 1980: 23, 86, 93). La population peut conserver la religion de son choix (droit de pratiquer) et ses biens (libre possession) (Trudel 1999: 137-139) tandis que le domaine judiciaire sera administré à la britannique (Trudel 1999: 156-157). Quant au commerce des fourrures, il continue, mais en s'adaptant à la nouvelle conjoncture anglaise (Trudel 1999: 185).

Le traité de capitulation de Montréal rédigé en 1760 comprend au total 55 articles qui mentionnent les mesures prises concernant la colonie et ses habitants. Certains articles (art. 1-3) refusent aux troupes militaires et à la milice les « honneurs de la guerre », alors que d'autres statuent sur un embarquement général des soldats français et des fonctionnaires civils, ainsi que leur famille (art. 4-26 et 51-55) (Trudel 1999: 35). Par contre, le traité de capitulation garantit la libre possession de leurs biens aux habitants, avec permission de vente à des Français ou à des Anglais, et la conservation des biens, des profits et des privilèges reliés aux pelleteries ou à tout autre commerce provenant des Pays d'en Haut (art. 34, 37) (Trudel 1999: 36; Courtois 2009: 449). Par la suite, les articles 20 à 25 offrent la possibilité, avec la permission de Vaudreuil, de demeurer dans la colonie pendant encore un an afin de

réglent leurs affaires. Ainsi, une liste mentionne que 58 officiers de la Marine et 18 officiers réformés sont restés au Canada pour partir l'année suivante. « Ces départs de 1761 devaient alors théoriquement compléter l'évacuation générale de l'année précédente » (Larin 2002: 41).

Lors de l'instauration du Régime militaire de transition, la colonie comptait, comme toute société moderne, une bourgeoisie professionnelle canadienne-française, c'est-à-dire une classe dirigeante laïque. Les militaires, les officiers, les administrateurs et les grands marchands durent pour la plupart évacuer pour la France, avec leurs privilèges, leur influence et leurs capitaux, après avoir mis fin à leurs affaires et laissé leur place à la bourgeoisie anglaise nouvellement installée. Les Britanniques s'immiscèrent donc dans l'administration coloniale, dans les structures militaires et la Marine, dans les réseaux commerciaux, exploitant entre autres les pêcheries et les fourrures, et en contrôlant dorénavant les importations et les exportations (Brunet 1964: 54-55; Brunet 1966: 5-6; Brunet 1980: 104-105; Courtois 2009: 436, 440; Larin 2002: 1; Wilson 1988: 28). Ainsi, « le pouvoir politique, les places de la haute administration, les contacts et les capitaux nécessaires à la grande entreprise, tout cela échappa aux Canadiens, sans parler du serment du Test qui les exclut de toutes les charges publiques avant 1774 » (Courtois 2009: 413).

### **La problématique du manque de numéraire**

L'un des enjeux majeurs lors du changement de Régime est le manque d'argent en espèces et la présence étendue de la monnaie-papier au lendemain de la Conquête. En effet, les pièces de monnaie ont toujours été en quantité limitée en Nouvelle-France. Ce manque d'espèces a été compensé par plusieurs formes de crédit ou d'argent, comme le papier-monnaie ou de cartes de jeux signées par l'intendant de la colonie. Tout au long de la guerre de Sept Ans, cependant, l'inflation a dévalué ces divers types de crédit, augmentant davantage la valeur des pièces de monnaie en circulation dans la colonie. Durant ces années de guerre, les métaux précieux dans lesquels les pièces sont coulées et frappées présentent une plus grande valeur monétaire que leur actuelle dénomination. À la suite de la capitulation de Montréal, les marchands anglais nouvellement installés ne reconnaissent pas les crédits ou les papiers français, rendant difficile l'approvisionnement des néofrançais qui comptaient sur une liquidité future à partir de cette monnaie-papier. Le général Gage mentionne entre autres

l'empressement des habitants à vendre bon nombre de leurs biens pour obtenir rapidement de l'argent en espèces et pouvoir acheter nourriture et vêtements (Bradley s.d.b; Trudel 2001: 457-458; McCullough 1984: 29-52; Shortt 1925: LXVII, LIX).

## 2.2 La vie de l'*Auguste*

Les départs forcés des troupes françaises, à cause de leur métier de militaire, s'étaient faits en grand nombre dès les débuts de l'occupation anglaise. Deux embarquements principaux ont eu lieu en 1759 et en 1760 (Trudel 1999: 493-495). On comptera par la suite à partir de listes d'officiers, de soldats et autres passagers dans les archives françaises, trois départs en cartel, en mai, juillet et octobre 1761, totalisant six navires de transport (Larin 2002: 43-44), pour ceux de l'armée française qui avaient obtenu la permission de partir ultérieurement (Trudel 1999: 497). Les archives mentionnent l'arrivée en France de certains de ces navires, qui transportent officiers, soldats et habitants: au Havre, l'*Épreuve*; à Calais, le *Prince William* et le *Molineux* (Trudel 1999: 498). Lors du dernier départ, l'un de ses navires, l'*Auguste*, sous le commandement du capitaine John Knowles<sup>4</sup>, fut chargé de ramener en France le Chevalier de La Corne, Saint-Luc de La Corne, le Chevalier de La Vérendrye, Pécaudy de Contrecoeur, et plusieurs autres, à l'aide d'un équipage composé de 17 marins. Le voyage devait se faire en compagnie du *Jeanne*<sup>5</sup> et du *Molineux* (Parcs Canada 1992; Ringer 1977b; Ringer 1979: 3)

### Un navire marchand

Avant d'être employé comme navire de cartel, l'*Auguste* était un navire marchand. Hormis son origine française, la recherche historique n'a révélé aucune information ni aucun registre d'amirauté, passeport, acte de vente ou contrat d'assurance qui aurait pu renseigner sur le tonnage, la construction, les dimensions ou l'armement du navire (Proulx 1979: 34). Si on recense quelques navires qui ont déjà porté le nom *Auguste*, aucun ne semble correspondre aux caractéristiques de l'épave de Dingwall, sauf la prise d'un navire marchand français par

---

<sup>4</sup> Dans certains ouvrages, le capitaine porte le nom de Joseph Knowles.

<sup>5</sup> Les écrits alternent entre le nom *Jane* et *Jeanne*.

des Britanniques en 1756 (Proulx 1979: 36; Ringer 1979: 5). Cette année-là, trois prises de navire provenant de Bordeaux ont été réalisées par les Anglais (Tableau 2) (Bosher 1995: 67).

Tableau 2. Nombre de vaisseaux français saisis par l'ennemi comme prises de guerre pendant le voyage aller ou retour de Québec (selon leur port d'enregistrement) de 1744 à 1749 et de 1754 à 1760 (Bosher 1995: 67)

Année	Total	Bayonne	Brest	Bordeaux	Cherbourg	Calais	Dieppe	Dunkerque	Granville	Hendaye	Louisbourg	Le Havre de Grace	La Rochelle	Marseille	Morlaix	Nantes	Québec	Rochefort	Saint-Domingue	Saint-Jean-de-Luz	Saint-Malo	Sables d'Olonne	Port espagnol	Saint-Valery-sur-somme
1744	8	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0
1745	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
1746	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1747	10	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0
1748	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1749	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1754	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1755	12	0	2	1	0	2	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
1756	9	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
1757	37	0	0	12	0	0	0	0	1	1	1	0	10	0	0	0	4	1	0	0	5	0	0	0
1758	36	1	0	14	1	0	0	3	0	0	0	0	4	1	1	1	4	3	0	0	1	0	2	0
1759	3	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1760	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	136	3	2	50	2	2	5	4	2	1	2	1	20	3	1	3	11	7	1	1	6	1	2	1

Au mois de juillet 1756, les Anglais capturent donc un navire marchand nommé l'*Auguste*, propriété des sieurs Lafon aîné et fils, bourgeois et négociants de Bordeaux (Proulx 1979: 39). Dans une lettre du 28 août, le capitaine britannique Thomas Graves, qui avait effectué la prise, mentionnait:

[...] the night of the [July] 17th having chased all that day to the Southward in latitude 45 degré 20' north we took la Victoire and 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 [...] (Pro. ADM1, *Captain's Letters*, vol. 1833 dans Proulx 1979: 39).

### L'organisation du voyage transatlantique

Après avoir été à l'emploi des Anglais pour le commerce pendant quelques années, l'*Auguste* fut réquisitionné en Nouvelle-France à titre de cartel, devant alors voyager sous drapeau blanc afin de ramener en France des bourgeois, des militaires, ainsi que des aristocrates, canadiens-français pour la plupart. Un document enregistre l'arrivée d'un navire portant le nom *Augusta* qui entre dans le port de Québec le 22 juillet 1761 en provenance de Londres, avec à son bord une cargaison de diverses marchandises (Oxford University,



Bodleian Library, Ms. North a.6: 305-306 dans Parcs Canada 2010). Le vieux navire d'origine étrangère, enregistré à Londres et commandé par le capitaine John Knowles, était armé de neuf canons, comptait un équipage de 39 hommes et jaugeait 245 tonneaux (Parcs Canada 1992: 39; Proulx 1979: 35). Un autre registre mentionne par la suite son départ le 11 octobre 1761 (Oxford University, Bodleian Library, Ms. North a.6: 294).

Le gouverneur de Québec, le général Murray, commence les préparatifs en vue du départ des Canadiens en mandatant deux navires pour le voyage transatlantique, le *Jeanne* et le *Molineux*. Saint-Luc de La Corne juge que deux bâtiments ne sont pas suffisants pour tous les passagers et veut louer à ses frais les services d'un troisième navire. Le général décline son offre et assume les dépenses et les préparatifs d'un vaisseau supplémentaire: l'*Auguste* (Proulx 1979: 33). Il semble que de La Corne ait également acheté au capitaine l'occupation de sa cabine pour une somme de 500 piastres espagnoles (de La Corne 1778: 2; Parcs Canada 2010; Dwyer 2004: 28). La version du journal qui est présente dans les papiers d'Amherst ne parle cependant que de « 500 piastres ce qui fait milles écus de notre argent », sans mentionner la provenance des pièces (1863: 1).

Les membres de l'équipage qui sont à bord de l'*Auguste* lors de son dernier voyage ne sont pas mentionnés en détail dans les ouvrages consultés. En faisant état des informations provenant du journal de La Corne (1778: 6, 12) et des marins nécessaires au minimum pour le fonctionnement d'un navire (Ross 1979), il est possible de faire des hypothèses sur la composition de l'équipage embarqué. La présence du Capitaine est attestée et bien connue à bord de l'*Auguste*: il est d'ailleurs l'un des sept survivants du naufrage. On relate également un Second, qui serait probablement un Lieutenant, le Coq, soit le cuisinier, trois Officiers, dont possiblement un Quartier-maître et/ou un timonier, un Maître d'hôtel, huit matelots et deux mousses (de La Corne 1778: 21). L'absence d'un « Pilote de la rivière » à bord est également mentionnée, ce qui inquiète les passagers néofrançais (de La Corne 1778: 2). Une escorte accompagne cependant l'*Auguste*, le *Jeanne* et le *Molineux* « jusqu'au dernier mouillage de la rivière » (de La Corne 1778: 3). Un officier britannique et des gardes postés se trouvent à bord des trois navires jusqu'à Kamouraska (de La Corne 1778: 4).

Certains historiens ont calculé le nombre de passagers à bord de l'*Auguste* à 121 personnes<sup>6</sup> (114 décédés et sept survivants) (de La Corne 1778: 19). H. Charbonneau en 1997 et R. Larin en 2002 ont remis en question ce nombre, dans la mesure où un document fait état de 97 militaires à bord, et non pas 42, ainsi que 54 civils. En effet, le document énumère la perte de 20 officiers et « 60 sergents, caporaux, anspessades et tambours » auxquels il faut ajouter deux survivants: le capitaine Luc de La Corne Saint-Luc et le soldat François Laforce. Au total, il y aurait donc eu à bord 151 personnes dont 21 officiers et 61 soldats de la Marine, un officier et 14 soldats des troupes de terre, 16 femmes, 16 enfants, 21 commis, commerçants et domestiques, et Pierre, un domestique ayant survécu (Larin 2002: 44). Cette étude conserve le nombre original de 121 passagers à bord pour des raisons pratiques, mais dans tous les cas, la Nouvelle-France perdra des personnages importants issus de familles influentes, dont le Chevalier de La Corne, Gaultier de Varennes, Gaultier de la Vérendrye, Leber de Saint-Paul et de Senneville, Raimbault de Saint-Blin, Pécaudy de Contrecoeur, Boucher de Laperrière, Godefroy, Héry, et plusieurs autres<sup>7</sup> (Trudel 1999: 499).

### **Le naufrage de l'*Auguste***

Le navire quitte donc Québec le 11 octobre 1761 et connaît de nombreuses difficultés météorologiques en raison du départ tardif. Le journal de La Corne relate les événements du voyage et décrit les pertes et les conditions météorologiques épouvantables jusqu'au moment du naufrage (Figure 8). Lors d'une tempête en face de l'île aux Coudres, la grande ancre se casse et l'*Auguste* doit demeurer à cet endroit jusqu'au 27 octobre. Il doit également faire le plein de provisions de nouveau puisqu'il semble que celles embarquées à Québec ont pour la plupart été consommées durant cette période. Puis, arrivant dans le golfe au début novembre, un vent du nord-est brise des cordages de mâts en arrachant maints taquets et en blessant des passagers. Des incendies se propagent également à partir de la cuisine à trois reprises. La dernière déflagration semble être la plus dommageable, mais de La Corne n'en donne pas plus

---

<sup>6</sup> Trudel parle de 123 personnes dont, 116 décédées: «deux capitaines, sept lieutenants, cinq enseignes, six cadets à l'aiguillette, quatre bourgeois, quatre dames, trois demoiselles, outre un marchand anglais, le second du navire, trois officiers, le maître d'hôtel, huit matelots, un cuisiner, 12 femmes, 16 enfants, huit artisans ou habitants, 32 soldats et deux domestiques» (Trudel 1999: 499).

<sup>7</sup> Voir la liste des passagers à l'Annexe 5.

de détails. Son récit suggère que le navire perd son chemin du 9 au 11 novembre en cherchant le détroit de Cabot. Un vent d'est accompagné d'une pluie diluvienne force le navire vers l'île Royale.

Dans la nuit du 12 au 13 novembre, l'*Auguste* double le cap Breton et prend au nord pendant quelques heures; la nuit suivante, il revient en suivant une côte en direction du sud-est. Il semble que l'équipage ne possédait aucune carte du Saint-Laurent. Les marins ignoraient leur position exacte en raison des pluies qui ne permettaient aucune reconnaissance visuelle et leur manque d'expérience dans le golfe empêchait également l'orientation du navire. La tempête augmente sans cesse, le mât de misaine se casse et les voiles se déchirent (de La Corne 1778: 3-17). Les passagers et l'équipage aperçoivent alors l'entrée d'une rivière à tribord et se dirigent vers elle. Malgré les efforts fournis, l'*Auguste* s'échoue sur un haut fond à 150 pieds (49 mètres) du rivage<sup>8</sup> et les marins et quelques passagers sont obligés de couper les mâts et les cordages. Les vagues tournent le navire sur le côté vers les deux ou trois heures de l'après-midi. L'*Auguste* se brise par la suite en moins de trois heures et entraîne finalement la mort de 114 personnes. Sept survivants réussissent à se rendre sur la rive: Saint-Luc de La Corne, le capitaine Knowles, deux domestiques, deux caporaux et un soldat licencié (Ringer 1979: 4; Proulx 1979: 43; de La Corne 1778: 18-19; Parcs Canada 1992: 6).

De La Corne entame le lendemain un périple étonnant par voie terrestre (Figure 9). Son journal fait état de ce voyage de retour des survivants, qui se retrouvent perdus, faisant face à la neige, au froid et au manque de nourriture. Deux personnes ont dû être abandonnées en raison de la maladie, mais avec l'aide d'Amérindiens, le groupe de survivants se rend en sécurité au fort Saint-Pierre. Par la suite, de La Corne prit seul le chemin de Québec et les autres celui de Louisbourg. Il passera entre autres par le fort Cumberland (fort Beauséjour), le fleuve Saint-Jean et Kamouraska, pour enfin regagner Québec le 22 février 1762, puis Montréal deux jours plus tard (de La Corne 1778: 26-36; Parcs Canada 1992: 35; Ringer 1979: 4; Proulx 1979: 43-45).

---

<sup>8</sup> Selon les chercheurs, le site de l'*Auguste* ne se situe pas très loin des berges, mais le rivage aurait changé entre 1761 et 1977 (Bradley 1977: 57).

## 2.3 Contexte archéologique

L'*Auguste*, après avoir reposé au fond des eaux du Cap-Breton pendant plus de deux siècles, a finalement été découvert, identifié, puis fouillé, majoritairement à la fin des années 1970. Les interventions archéologiques ont permis d'étudier l'épave dans son contexte dépositionnel et de mettre au jour une collection d'artefacts des plus intéressantes. Le code employé par Parcs Canada pour le site archéologique de l'*Auguste* est 22M.

### La découverte d'un navire dans la baie d'Aspy

La baie d'Aspy est bordée d'un cordon arénacé en forme de long croissant qui renferme derrière lui trois lagunes désignées sous les noms *North Pond*, *Middle Pond* et *South Pond*, qui ont chacun un déversoir dans la baie (Figure 10). Le cordon de sable fin a été aménagé par les tempêtes provenant de l'Atlantique, tumulte qui continue d'ailleurs à modifier la topographie sous-marine (Ringer 1977: 2; Ringer 1979: 2). À certains endroits, le sable semble se composer de fer granuleux, rendant presque impossible l'utilisation de boussole dans la région (Dwyer 2004: 25-26).

C'est en juin 1977 que deux groupes de chercheurs d'épaves, menés par Eddy Barrington et Robert MacKinnon, découvrent le site près de Dingwall, en face du *Middle Pond*. Une aire de canons regroupés a attiré l'attention des plongeurs, qui ont par la suite constaté une zone riche en artefacts à environ 50 mètres de la berge, dans trois à cinq mètres d'eau. La mise au jour de plusieurs artefacts en lien avec une recherche documentaire a mené à l'identification de l'*Auguste*. Par la suite, le chef du Service d'archéologie subaquatique de Parcs Canada, Robert Grenier, a été contacté et une équipe d'archéologues de Parcs Canada a été envoyée sur place, menant à un partenariat entre les plongeurs et les archéologues, ainsi qu'à deux campagnes de fouilles archéologiques en 1977 et en 1978 (Ringer 1979: 1; Bradley 1977: ii; Ringer 1977: 3-4).

### Le contexte de découverte

La découverte de l'*Auguste* et son attrait pour les plongeurs locaux doivent tout de même être remis en contexte de l'époque. En effet, à la fin des années 1970, les chasseurs de trésors sont très fréquents, autant au Canada que sur la scène internationale. Au Québec, la Loi

sur les biens culturels tente tant bien que mal de s'affirmer depuis 1972 en ce qui a trait à l'intégrité des sites et à leurs composantes, mais en Nouvelle-Écosse, le *Treasure Trove Act* prime et règlemente les trouvailles sur les épaves en permettant aux chasseurs de trésors de conserver leur découverte à valeur monétaire sous certaines conditions (Nouvelle-Écosse 2010). Cette loi était d'ailleurs encore en vigueur jusqu'à tout récemment. Depuis 2011, il y est interdit d'exploiter des biens archéologiques à des fins commerciales comme dans toutes les autres provinces canadiennes.

Les eaux de Nouvelle-Écosse regorgent de centaines, voire de milliers d'épaves, dont bon nombre a été à la merci des chasseurs de trésors pendant des décennies, notamment dans les années 1970 et 1980 avec la montée de l'intérêt pour la plongée sous-marine. Les sites exploités pour leur richesse dans cette province maritime incluent, en plus de l'*Auguste* (1761), le HMS *Feversham* (1711), ayant pris part à l'expédition de Walker contre Québec, le *Chameau* (1725), navire avec à son bord des paiements pour les troupes de Nouvelle-France et pour diverses dépenses de l'administration coloniale, le HMS *Tilbury* (1745) et le HMS *Ferret* (1757), transportant les salaires des hommes de la flotte de l'amiral Boscawen et du vice-amiral Holburne, ainsi que le *Sovereign* (1814), qui avait à bord une cargaison de pièces de monnaie mexicaines en argent devant être refondues et refrappées en Angleterre (Zinck 1975: 14-21, 41-44, 49-58, 90; Storm 2002: 27-29, 79-80, 127-132, 141-150; Marsters 2002: 22-27, 36-41; Dwyer 2004: 26-30, 33, 60, 70, 139-142; MacKinnon 2012: 37, 74, 111-113, 138, 274-286). Alors que ces épaves seront dépouillées, l'implication de Parcs Canada a néanmoins permis une cueillette archéologique relativement contrôlée sur l'*Auguste*, offrant aux chercheurs la possibilité d'étudier les artefacts selon une démarche scientifique.

### **Le contexte environnemental**

La baie d'Aspy présente des conditions environnementales très dynamiques. Outre l'action des glaces en hiver, les eaux sont constamment en mouvement en fonction des courants, des vagues et des tempêtes régulières. Ces facteurs entraînent une faible visibilité sauf par temps calme (Bradley 1977: 51).

De plus, le fond marin est en mouvement continu alors que le matériau qui le compose est remanié de deux façons. Les dépôts sableux proviennent d'une part de deux falaises de

part et d'autre de la plage du *Middle Pond* soumises à une constante érosion par les vagues, et d'autre part du courant qui retire du matériel par marée descendante du *Middle Pond* vers l'Atlantique. L'érosion de la région est assez considérable, contribuant à modifier les éléments topographiques (Jarlan 1963, 1965), sans oublier la faible profondeur à laquelle se trouvent les vestiges de l'*Auguste*, exposant le fond aux oscillations des vagues et entravant souvent le travail des plongeurs. La baie d'Aspy est donc un environnement cinétique qui a compliqué la mise au jour de la culture matérielle et la collecte d'informations (Bradley 1977: ii).

Le site archéologique 22M se compose de quatre couches stratigraphiques distinctes. L'épaisseur des strates varie en fonction de l'action des vagues et du courant. La couche supérieure est une strate de sable fin meuble dont l'épaisseur varie de non existante à un mètre. Les observations indiquent que cette couche est en remaniement quasi continu, couvrant et découvrant la couche sous-jacente.

En effet, l'aire de l'épave lors de l'intervention en 1977 ne présentait pas de sable, laissant la zone des canons à découvert. En 1978, la même aire de fouille était recouverte d'une couche de sable, indiquant la rapidité de changements sur le site, causée par des courants le long des berges et des tempêtes provenant du nord-est (Jarlan 1963: 2; Waddell 1973: 8, 54-55; Ringer 1977: 1; Bradley 1977: ii).

La deuxième couche du haut est une strate mince principalement composée de roches et de gravier (entre 2 et 25 centimètres de diamètre), avec une présence interstitielle de sable fin dont l'épaisseur varie de 10 à 15 centimètres. C'est dans cette couche stratigraphique, plus précisément dans les quinze centimètres supérieurs, que la plus grande partie des artefacts ont été mis au jour. Par la suite, la troisième couche est une strate stérile de sable grossier et de gravier de 20 à 50 centimètres d'épaisseur. Enfin, à la base de la séquence, la quatrième et dernière couche documentée se constitue d'une argile très compacte stérile dont l'épaisseur n'a pu être déterminée (Ringer 1979: 13-15; Bradley 1977: ii, 5).

Malgré le dynamisme du milieu aquatique, on observe une couche d'eau froide de 2 à 5 centimètres au-dessus du fond marin, constituée d'eau douce apportée par la rivière du *Middle Pond*. Cette eau ne se mêle pas avec l'eau salée, moins dense, et possède, après analyse préliminaire, un pH neutre de 6,5. Elle contribue à la préservation des artefacts, une

fois que ces derniers se stabilisent dans la couche de sable et de gravier (Bradley 1977: 41, 57).

### **La logistique du projet**

Le projet de fouilles archéologiques sur le site de l'*Auguste* s'est réalisé en un partenariat entre le groupe de plongeurs locaux et les archéologues de Parcs Canada. Durant les deux campagnes, les plongeurs locaux étaient responsables du travail de terrain et de l'excavation subaquatique avec l'aide de l'archéologue subaquatique Jim Ringer. Les membres de l'équipe fédérale devaient ainsi offrir un support scientifique et professionnel au projet. Ils devaient enregistrer et cataloguer les artefacts et assurer leur conservation à l'aide de traitements adéquats et de l'entreposage approprié (Tableau 3) (Ringer 1977: 2; Ringer 1979: 8; Bradley 1977: ii).

Deux bateaux fournis par les groupes de plongeurs ont été employés dans le cadre de la recherche de terrain: le *Offshore Salvor*, utilisé comme laboratoire la première année pour le traitement des artefacts, et le *Brothers Four* pour les expéditions de plongée<sup>9</sup>. La deuxième année, le laboratoire a été installé dans une roulotte sur la terre ferme. Le plus grand bateau a alors été employé comme plate-forme de plongée et l'autre comme navette pour transporter le personnel et acheminer le matériel entre la berge et la plate-forme (Ringer 1979: 7; Bradley 1977: 6; Whate 1977: 6).

### **Les techniques de fouilles**

Une variante du système de provenance Tikal a été employée pour le carroyage du site 22M. Le «lot» de deux mètres sur deux mètres a été désigné comme unité de base et le carré de neuf lots fait une sous-opération. Deux opérations ont été numérotées en fonction des deux concentrations d'objets, séparées par un espace vacant (Figure 11). Chaque artefact ou fragment d'artefact est donc identifié et numéroté à partir de sa provenance sur le site. Puis, deux lignes de base ont été installées perpendiculairement l'une à l'autre, la première (BASELINE A) étant orientée selon un axe est-ouest. Un système de quadrillage a ensuite été implanté à partir de ces lignes de base en cordes et tiges de métal en 1977, puis en structure

---

<sup>9</sup> Sauf en 1978, le *John Andrews* a alors été employé, notamment lors de la prospection au magnétomètre.

d'acier inoxydable en 1978 (Figure 12). Le coin nord-ouest de la sous-opération 22M1B a été désigné comme étant le point de référence (DATUM POINT A) duquel toutes les autres mesures seront prises, puis consolidé en place à l'aide d'une base de béton (Figure 13) (Ringer 1977: 3, 36; Ringer 1979: 9-10; Bradley 1977: 5).

Tableau 3. Liste des personnes ayant participé aux interventions archéologiques sur le site de l'*Auguste* (Bradley 1977: ii)

Parcs Canada	
<i>Fouilles</i>	
Jim Ringer -	Archéologue subaquatique
Didi Duffield -	Conservatrice (organique)
Chuck Bradley -	Culture matérielle
Ron Whate -	Culture matérielle XVIII <sup>e</sup> siècle.
Ian Cross -	Conservateur (métaux)
Virginia Myles -	Culture matérielle
Bruce Bennett -	Archéologue subaquatique
Louise Lépine -	Culture matérielle
<i>Prospection</i>	
Jim Ringer -	Archéologue subaquatique
Robert Grenier -	Archéologue subaquatique et chef du service
Peter Waddell -	Archéologue subaquatique
Barry Palynchuk -	Archéologue subaquatique
<i>Gestionnaire</i>	
DiAnn Herst	
Équipe de plongeurs locaux no.1	
Eddie Barrington -	Plongeur/Propriétaire du <i>Off Shore Salvor</i>
Jerry -	Plongeur
Jack Schumacher -	Plongeur
Bob Anthony -	Plongeur/Ingénieur mécanique
Équipe de plongeurs locaux no.2	
Bob MacKinnon -	Plongeur/Propriétaire du <i>Brothers Four</i>
Jim Mullins -	Plongeur
John MacKinnon -	Plongeur/Ingénieur/Surveillant
Lorne MacPhail -	Assistant général
Brian Shepard -	Plongeur
Autres participants	
Floyd Smith	
Opérateur de magnétomètre de la Nova Scotia Research Foundation (NSRF)	

La fouille, quant à elle, a été réalisée de deux manières, soient manuellement, en balayant avec les mains (*fanning* en anglais) et mécaniquement, c'est-à-dire avec un *airlift*



(Figure 14). La fouille manuelle a été privilégiée en fonction de la nature délicate et du bon état de conservation des objets lorsque les couches regroupant les artefacts ne présentaient pas de difficultés majeures de dégagement. Les moyens mécaniques ont été principalement utilisés pour dégager les aires de fouille de la couche de sable fin qui s'accumulait régulièrement et atteindre les dépôts contenant les artefacts, surtout durant la campagne de 1978, tout en maintenant une attention particulière pour minimiser les dommages sur les vestiges. Le matériel et les dépôts ont été tamisés pour s'assurer de récupérer toute la culture matérielle pertinente à l'étude du site (Ringer 1977: 3; Ringer 1979: 10-11; Bradley 1977: 9-10, 18). Enfin, la plupart des concrétions ont été brisées sur place à des fins expérimentales et pour en dégager les objets, sauf lorsqu'elles ont été exceptionnellement jugées trop délicates. Dans ce cas, elles ont été entreposées pour des radiographies ultérieures et un nettoyage particulier (Bradley 1977: 6).

### **L'enregistrement et le traitement des artefacts**

L'enregistrement des artefacts a été réalisé parallèlement aux excavations sur le site archéologique. Des spécialistes en culture matérielle de Parcs Canada, Charles Bradley entre autres, ont nettoyé les objets mis au jour et ont répertorié dans leurs notes de fouilles les artefacts traités et leur identification à l'aide d'un numéro de provenance. Les artefacts ont par la suite été emballés en fonction de leur type de matériau et identifiés à l'aide d'étiquettes. Certains artefacts ont cependant été ramassés et ramenés en surface avant l'arrivée de l'équipe d'archéologues et l'installation des carroyages qui permettent un positionnement des objets sur le site (Bradley 1977: 4). Ces artefacts dont la provenance est inconnue portent des numéros commençant par 22M900X (Bradley 1977: 17). Des photographies de bon nombre d'artefacts ont complété la documentation de la culture matérielle (Bradley 1977: 13-14). Toute cette documentation a permis par la suite de dresser un inventaire de la collection archéologique du site, qui fait partie de la base de données du Service d'archéologie subaquatique (SAS) de Parcs Canada, à Ottawa.

L'objectif principal des traitements de conservation lors de la première campagne de fouille était essentiellement de maintenir les artefacts ramenés à la surface dans un environnement stable, afin de prévenir une détérioration future, jusqu'à l'application de mesures de conservation permanentes. Les traitements de conservation ont été appliqués selon

le type de matériau rencontré. Les artefacts faits de métal ferreux, d'argent ou d'or (surtout les pièces de monnaie) ont été placés dans un bain de carbonate de sodium à 2%. Ceux en alliages cuivreux ou en plomb ont été conservés dans de l'eau salée. Les matériaux organiques (bois, cuir, os, etc.) ont été entreposés dans une solution fongicide à 1%. Enfin, le verre, la céramique et les concrétions ont été placés simplement dans de l'eau douce (Ringer 1979: 16-17). Les canons, quant à eux, ont été dégagés de leurs concrétions sur le site, observés et documentés (caractéristiques et marques), puis remis à l'eau dans le port de Dingwall, en dehors du site archéologique pour une conservation en milieu naturel (Figure 15) (Ringer 1977: 34; Ringer 1979: 17; Bradley 1977: 13-14).

Durant la campagne de 1978, tous les objets mobiliers ont été sujets à une désalinisation et une déshydratation (Bradley 1978: 16). Préalablement à ce traitement, les artefacts faits d'alliage cuivreux ou d'argent ont été entreposés dans une solution de Benzotriazole à 3%, alors que l'or, le plomb, le verre et la céramique ont été conservés dans une eau désionisée. Les matériaux ne pouvant être traités par désalinisation, tel que le fer, ont été mis dans une solution de carbonate de sodium à 2% et les matériaux organiques dans une eau également désionisée. Le traitement de désalinisation a été ensuite accompli par un procédé de filtration, suivi d'une déshydratation à l'éthanol. Le cuivre, l'argent et l'or ont été séchés, puis aspergés d'une solution de Benzotriazole à l'éthanol, à 3%. L'étain et le plomb ont simplement été séchés. Le verre et les faïences ont été entreposés dans de l'éthanol et les autres céramiques séchées à l'air libre. Les artefacts traités ont ensuite été placés dans des contenants étanches. Les avantages de ce procédé utilisé sur le terrain étaient de pouvoir observer plus facilement les artefacts et de mieux contrôler l'inventaire (Ringer 1979: 16-17).

À la suite des campagnes de fouille, certains objets ont été analysés en laboratoire. Des radiographies de 43 concrétions (Laflèche et Costain s.d.) ont révélé entre autres des boulets de canon, des restes de clous ou d'objets en fer et un fragment de verre. Ont été réalisées également des analyses chimiques sur un crayon qui s'est avéré être composé d'ocre rouge (Sergeant 1980a), sur des échantillons de peinture (Sergeant 1980b) et de cire résiduelles provenant des canons (Sergeant 1983), et sur une substance inconnue qui a été identifiée comme étant de la graisse de porc (Sergeant 1979).

## 2.4 Les interventions archéologiques

### Prospection archéologique en 1973

Une prospection au magnétomètre en juillet 1973 et des plongées de reconnaissance en août de la même année ont été réalisées près du port de Dingwall par Jim Ringer, Robert Grenier, Peter Waddell et Barry Palynchuk, archéologues subaquatiques de Parcs Canada. L'intervention avait révélé quelques anomalies prometteuses, mais les plongées n'ont permis d'observer aucun vestige significatif dans cette zone (Ringer 1973: 32-33; Grenier 1973: 11-12, 25-27; Palynchuk 1973: 37-48; Waddell 1973a: 54-55; Waddell 1973b).

### Campagne de fouilles en 1977

Après avoir contacté le Receveur d'épaves, les découvreurs de l'*Auguste* ont communiqué avec Robert Grenier de Parcs Canada. Ce dernier s'est rendu sur place au début juin 1977, a réalisé un plan du site et y a localisé entre autres l'aire des canons (Bradley 1977: 30). Le site comptait alors treize canons en fer de petit calibre, mais le plan ne contient que huit canons. Les autres ont été enlevés de la zone par les plongeurs avant le début de l'intervention archéologique (Ringer 1979: 2). Par la suite, une équipe d'archéologues de Parcs Canada, sous la direction de Jim Ringer, s'est rendue sur place pour collaborer à la fouille du site.

La première campagne de fouilles archéologiques sur le site de l'*Auguste* s'est déroulée de la fin du mois de juillet jusqu'à la fin septembre 1977<sup>10</sup>. Au préalable à la fouille, ainsi qu'en parallèle aux expéditions de plongée, un bloc de béton a été coulé pour servir de point de référence permanent, et une grille temporaire en corde et tiges d'acier a été fabriquée pour permettre un meilleur contrôle des lots fouillés (Ringer 1977: 12). Les excavations se sont concentrées le long de la ligne de base A, au sud, sauf en ce qui a trait à un assemblage isolé d'artefacts le long de la ligne de base B, sur une aire mesurant environ 38 mètres de longueur et de 18 mètres de largeur, et sur une profondeur moyenne d'un mètre, totalisant une aire de fouille de 400 mètres<sup>2</sup> (Ringer 1979: 12; Ringer 1977: 47).

---

<sup>10</sup> Sauf en novembre où J. Ringer a fermé le site pour la saison hivernale (Ringer 1977: 55).

Aucune structure architecturale majeure n'a été mise au jour, outre quelques pièces de bois en mauvais état qui n'ont pu être identifiées (Ringer 1979: 2; Ringer 1977: 7, 41). Néanmoins, plusieurs centaines d'artefacts ont été ramenés à la surface. En effet, 3193 artefacts ou fragments d'artefacts ont pu être découverts, nettoyés et inventoriés, dont un grand nombre relié à l'armement (près de 35% de la collection) (Bradley 1978: 5). Étrangement, peu de fragments de céramique ou de fragments de verre ont été mis au jour. L'état de certains objets en métal, particulièrement la déformation des échelles de tirant d'eau (*draught marks*) en plomb, indique la violence du naufrage et la perte totale de l'*Auguste*, expliquant l'absence de vestiges de la coque et du gréement de l'épave (Ringer 1977: 12). Une brève prospection visuelle de la plage a également été réalisée pour vérifier si des vestiges avaient pu être amenés par l'action des vagues. Les quelques objets ramassés ont reçu un numéro de provenance 22M900X (Bradley 1977: 75-76).

Les découvertes de 1977 amènent les archéologues à penser que l'aire à l'étude comporte la portion arrière de l'*Auguste*, selon le témoignage des instruments de navigation, du nombre de pièces de monnaie et évidemment celui des échelles de tirant d'eau qui étaient fixées à l'étambot (Ringer 1977: 7; Bradley 1977: 4).

### **Campagne de fouilles en 1978**

L'intervention en 1978 s'est déroulée du début juillet au début octobre. Au préalable, les deux lignes de base ont été rétablies et une grille de fouille en acier inoxydable a été mise en place (Ringer 1978: 1-3). La fouille a eu lieu davantage au nord de la ligne de base A et l'aire excavée totalise 224 mètres<sup>2</sup> (Ringer 1979: 12). À cause de l'accumulation épaisse de sable sur la zone à fouiller, les pompes ont dû être davantage utilisées pour dégager les dépôts contenant les artefacts (Bradley 1978: 4). L'opération 1 a été complétée et l'opération 2 entamée.

La campagne de 1978 a révélé 824 artefacts, sans faire la découverte de vestiges structuraux. Une prospection au magnétomètre à protons a alors été mandatée auprès de la *Nova Scotia Research Foundation* (NSRF) à la fin juillet (Bradley 1978: 19; Lépine 1978: 10; Ringer 1978: 10). Quelques anomalies isolées ont été détectées, mais ont révélé principalement des cibles négatives (Lépine 1978: 11; Ringer 1978: 10).

## Les années 2000

Pendant plus de deux décennies, aucune activité archéologique n'est documentée sur le site. À partir de 2001, un consortium commercial de plongeurs canadiens et américains a fondé l'*Auguste Expedition LLC*<sup>11</sup> et a réalisé des expéditions sur le site de l'*Auguste*, sous la direction de Joseph Amaral (Dwyer 2004: 29-30; Courchesne 2011: 46). Des démarches ont été entreprises par l'auteur de cette étude pour communiquer avec les responsables des explorations, sans succès. Un autre plongeur actif en Nouvelle-Écosse, Terry Dwyer, a également réalisé des expéditions sur le site de l'*Auguste* et aurait ramassé plusieurs objets. Le principal instrument employé étant un détecteur de métal, les pièces de monnaie et les objets possédant une valeur monétaire semblent avoir été essentiellement ciblés (Dwyer 2004).

Subséquentement, quelques livres destinés au grand public ont été publiés et un documentaire diffusé concernant ces expéditions et leurs trouvailles (notamment Dwyer 2004; MacKinnon 2012; Armstrong et Brady 2004). Néanmoins, il s'agit de récupération d'objets, et non de fouilles archéologiques rigoureuses incluant des notes, des indications sur leur provenance ou leurs caractéristiques. Il n'y a donc aucune documentation disponible ni de trace de la plupart de ces objets ainsi retrouvés, ni de leur localisation, de leur traitement ou de ce qu'il en est advenu. Cependant, certains de ces artefacts ont aboutis au Musée maritime de l'Atlantique situé à Halifax où un inventaire sommaire a été réalisé, mais les objets ne peuvent toujours pas être associés à une provenance sur le site. Leur valeur archéologique dans le cadre de cette analyse en est donc grandement réduite. Vu les contraintes de cette analyse, ils n'ont pas été pris en considération dans cette démarche et leur étude reste à faire.

Somme toute, les interventions archéologiques sur le site de l'*Auguste* ont permis de mettre au jour plus de quatre milles artefacts. Cette culture matérielle se divise en plusieurs catégories qui permettent de mieux comprendre les espaces fonctionnels à bord du navire et de l'organisation maritime de sa dernière traversée transatlantique.

---

<sup>11</sup> L'*Auguste Expedition LLC* ne semble plus être en activité depuis quelques années.

## Chapitre 3. La culture matérielle de l'*Auguste*

La collection de l'*Auguste* mise au jour dans les campagnes de 1977 et 1978 comprend au total 4017 objets ou fragments d'objets, dont 3941 ont été étudiés dans le cadre de ce mémoire<sup>12</sup>. La culture matérielle a été classée selon des catégories fonctionnelles, première étape d'analyse qui permettra ensuite une étude approfondie des artefacts à bord du navire. Une liste des artefacts figure en annexe avec, entre autres, leur catégorie, la quantité d'objets ou de fragments et le numéro de provenance attribué lors de la fouille<sup>13</sup> (Annexe 1). Le Tableau 4 présente les pourcentages d'objets ou de fragments d'objets pour chaque catégorie.

### 3.1 NAVIRE

La catégorie fonctionnelle du navire même comprend les artefacts qui caractérisent cet objet massif en tant que structure et moyen de transport, donc toutes les composantes liées à son fonctionnement, sa propulsion et sa construction. Ainsi, 49 artefacts, correspondant à 1,24% de la collection à l'étude, témoignent de cet ensemble et se subdivisent en trois sous-catégories, soient les éléments architecturaux, les agrès et le gréement, et les pompes de cale.

Les éléments architecturaux regroupent neuf objets, dont un fragment de bois d'œuvre (*timber*) qui serait une membrure du navire. La pièce mesure environ 20 centimètres de largeur et d'épaisseur, plus d'une soixantaine de centimètres de longueur et présente six trous de cheville, dont deux chevilles sont restées partiellement en place. Cette découverte a eu lieu en dehors des quadrillages de fouille et reçu la provenance 900X6, mais elle semble avoir été laissée en place lors des fouilles<sup>14</sup>. Une seule autre pièce de bois de construction d'une trentaine de centimètres de longueur avec une gournable en place a été mise au jour (Figure 16). Sa provenance est cependant inconnue. De plus, quelques membrures sur la plage de

---

<sup>12</sup> Des 4017 objets issus des fouilles archéologiques, 15 ont été jugés intrusifs et ont été retirés de l'analyse fonctionnelle, tout comme 19 objets présents dans l'inventaire de la collection, mais absents de la réserve de Parcs Canada à Ottawa et mal documentés, et 42 objets dont ni la nature ni la fonction n'a pu être identifiée. Certains artefacts ne sont ni dans l'inventaire, ni dans la réserve, mais leur documentation dans les rapports et les notes de fouilles a tout de même mené à leur insertion dans cette étude.

<sup>13</sup> Dans ce chapitre, lorsqu'il est mentionné d'une provenance ou d'une localisation inconnue, l'artefact a été trouvé avant l'arrivée des archéologues et n'a donc pas été enregistré dans un lot précis. Ces objets portent dans l'inventaire un numéro de provenance 22M900X1. Les autres provenances inconnues portant les numéros 22M900X2 à 12 ont pu être estimées en fonction du plan de site et des notes de terrain.

<sup>14</sup> Cette pièce est mentionnée dans les rapports, mais ne figure ni dans la réserve, ni dans l'inventaire.

Dingwall ont été observées lors d'une prospection visuelle en 1977 (Bradley 1977: 75), mais n'ont pu être liées au site de l'*Auguste* avec certitude. L'absence d'éléments architecturaux s'expliquerait par la dynamique sous-marine du site, qui aurait démantelé puis dispersé, voir détruit entièrement la charpente du navire non seulement lors du naufrage, mais aussi lors des processus postdépôtionnels.

Tableau 4. Nombre et pourcentages d'objets ou de fragments d'objets pour chaque catégorie fonctionnelle

NAVIRE	Nombre	Pourcentage
1.1 Éléments architecturaux	9	0.23%
1.2 Agrès et gréement	36	0.91%
1.3 Pompes	3	0.08%
<b>ARTEFACTS</b>		
2.1 Armes et accessoires		
2.1.1 Artillerie et accessoires	128	3.25%
2.1.2 Armes et accessoires	17	0.43%
2.1.3 Munitions	1213	30.78%
2.2 Vêtements, parures et accessoires	248	6.29%
2.3 Ustensiles de consommation et accessoires		
2.3.1 Conservation, préparation et consommation des aliments	67	1.70%
2.3.2 Conservation, préparation et consommation du tabac	10	0.25%
2.4 Contenants		
2.4.1 Céramique commune	14	0.36%
2.4.2 Faïence	13	0.33%
2.4.3 Porcelaine	1	0.03%
2.4.4 Grès	3	0.08%
2.4.5 Verre	418	10.61%
2.4.6 Métal	12	0.30%
2.5 Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur		
2.5.1 Briques	44	1.12%
2.5.2 Aménagement intérieur	19	0.48%
2.6 Éclairage et accessoires	3	0.08%
2.7 Loisirs	3	0.08%
2.8 Objets symboliques et économiques	1261	32.00%
2.9 Outils et instruments	183	4.64%
2.10 Quincaillerie d'architecture	33	0.84%
<b>ECOFACETS</b>		
3.1 Vestiges fauniques	16	0.41%
3.2 Vestiges botaniques	65	1.65%
3.4 Vestiges inorganiques	84	2.13%
99. Indéterminé	38	0.96%
<b>Total</b>	<b>3941</b>	<b>100.00%</b>

Dans un autre ordre d'idées, deux chiffres romains coulés en plomb ont été découverts (Figure 17). L'une de moyenne dimension indique «IX» ou «XI», mais sa provenance sur le site n'est pas connue. L'autre, plus petite (5 centimètres par 7 centimètres environ) et plus difforme, présente un « V » et provient du lot 1F7. Ces chiffres ont été identifiés comme des repères de tirant d'eau (*draught marks*) fixées sur la coque, à l'étambot et l'étrave, afin de renseigner sur l'immersion du navire en fonction de la charge transportée (Parcs Canada 1992: 56; BDD Auguste 2010).

Enfin, trois fragments de barres en fer forgé de fonction indéterminée peuvent se rapporter à l'architecture du navire (Figure 18). Deux de ces fragments (22M1C4-2 et 22M900X1-209) mesurent plus de 75 centimètres de longueur, possèdent un crochet à l'une des extrémités et une forme en « Z » à l'autre, et comprennent un petit fragment de corde et une autre petite pièce en fer recourbée. L'autre barre (22M1P8-66) mesure environ 66 centimètres, présente un anneau en fer au tiers de la longueur et se termine par une double pointe ou le commencement d'une boucle. Elle peut faire partie de la rambarde ou d'un garde-corps du navire (BDD Auguste 2010).

En ce qui a trait aux agrès et au gréement, une fusée de vergue (*boom iron*) en fer forgé (Figure 19), provenant du lot 1P9, ainsi qu'une manille (*shackle*) en fer sans provenance ont été mises au jour. La fusée de vergue est un objet formé de deux anneaux superposés servant à fixer une voile supplémentaire à l'extrémité de la vergue (Bradley s.d.a; BDD Auguste 2010; Bradley 1990; Parcs Canada 1992: 59). La manille mesure environ 35 centimètres et possède une forme en « D », composée d'une barre pliée avec à chaque extrémité un œillet et fermée par un manillon. Cet agrès sert principalement dans la fixation des câbles et des cordages. De plus, 29 fragments de cordage (en chanvre) (Figure 20) ont été retrouvés de façon éparse sur le site et une « poignée » de bois recouvert de plomb provenant du lot 1T9 semble faire partie d'une manivelle, mais sa fonction précise n'a pu être identifiée (BDD Auguste 2010).

En outre, le crochet d'un grappin en fer forgé (*grapnel hook*) a été trouvé, mais demeure sans provenance (Figure 21a). Un grappin est une ancre à quatre branches qui sert à des fins secondaires, des petites embarcations ou encore à récupérer des objets tombés par-dessus bord (Bradley s.d.a; Parcs Canada 1992: 57). Comme la majorité des artefacts en fer du



site, cette partie du grappin est incomplète et très corrodée. Une ancre à jas en métal (*kedge anchor*) a aussi été documentée, mais à l'extérieur des quadrillages de fouilles (900X9) (Figure 21b). De forme traditionnelle, elle est de dimensions modestes et devait donc servir d'auxiliaire à l'ancre principale (Bradley s.d.a). Deux œillets en fer forgé (*eye bolts*) signalés dans le rapport de fouille de 1979 (Ringer 1979: 26-27) n'ont toutefois pas fait l'objet d'une description dans l'inventaire et sont absents de la réserve. Ils proviennent du lot 1T6 selon les notes de terrain de C. Bradley où il est fait mention de la découverte d'un anneau partiel, soit une partie de la tige et environ la moitié de l'anneau. L'objet était caractérisé par la présence de concrétions et a été numéroté 22M1T6-45 (Bradley 1978: 45).

Finalement, un clapet de pompe en bois (*foot valve*) ou chopine (Figure 22), et deux dalots de plomb (*scuppers*) témoignent de la catégorie particulière des pompes de cale. En effet, la coque d'un navire n'est jamais entièrement imperméable et nécessite la mise en place de valves permettant l'évacuation de l'eau de la cale. Ainsi, le clapet de pompe, dont la localisation est inconnue, est confectionné en orme et présente des résidus de cuir et de lin. Cette pièce incomplète fait partie d'un système de pompage commun aux navires français de cette époque, installé généralement près du mât principal comme sur le *Machault* (Figure 23) (Bradley s.d.a; Parcs Canada 1992: 58; Sullivan 1986a: 23; Dagneau 2008: 207; Boyer 2008: 39, 46). Également, deux dalots fabriqués en plomb, l'un sans localisation et l'autre provenant du lot 900X12<sup>15</sup>, font partie intégrante des canalisations chargées de l'évacuation de l'eau du pont supérieur. L'un mesure plus de 33 centimètres et présente des trous de clous, alors que l'autre est un grand dalot complet et pèse près de 9 kilogrammes, comportant aussi des trous de clous carrés sur le pourtour d'une des extrémités. Ce dernier tuyau de plomb peut cependant faire aussi partie d'un dispositif de dalots installés sur le pont supérieur (Figure 24) (*upper deck scuppers*) (Bradley s.d.a; L'Hour et Veyrat 2004: 58; Boyer 2008: 33).

### 3.2 ARTEFACTS

Les artefacts provenant du site 22M se divisent en dix sous-catégories et se dénombrent en 3686 objets (93,53%) ou fragments d'objets.

---

<sup>15</sup> L'artefact 22M900X12-1 ne faisait pas partie de l'inventaire, mais a été bien documenté dans les rapports et les notes de recherche. Il a donc été inclus dans cette analyse.

## Armes et accessoires

Cette catégorie comprend les artefacts liés à l'artillerie, les armes portatives et les munitions qui s'y rattachent. Étonnamment, les armes représentent 34,46% de la collection complète, c'est-à-dire 1358 artefacts et fragments d'artefacts, ce qui semble à première vue aller à l'encontre du principe de navire de cartel qui ne devrait transporter qu'un canon afin de signaler sa présence (Bradley 1997: 64). Il s'agit toutefois principalement d'une grande quantité de balles de plomb, un matériau d'ailleurs bien conservé sur le site, qui pourraient constituer par exemple un seul tonneau de munitions.

### Artillerie

Treize canons en fonte ont été observés sur le site de l'*Auguste* 1977, alors que les archéologues ont pu en documenter seulement neuf (figure 25). Huit d'entre eux ont pu être remontés à la surface, débarrassés de leur concrétion et documentés pour ensuite être replacés *in situ*. Il semble que le navire ait été armé de neuf canons alors que les quatre autres ont possiblement été utilisés en tant que lest, incluant deux canons inutilisables dont les trous d'évent ont été délibérément bouchés. Les huit canons documentés sont de petits calibres britanniques de deux, trois et quatre livres (Tableau 5) selon la classification de Muller et Hughes (Muller 1780 (1965): 6, 56; Hughes 1969: 31; Ringer 1979).

Tableau 5. Mesures et marques de huit canons mis au jour sur le site de l'*Auguste* (Ringer 1979: 48)

Canon no.	Longueur	Diamètre intérieur	Marques
2	4 pi 6-1/2 po (138.5 cm)	3-1/4 po (8.3 cm)	“P” et “9-2-2” (premier renfort) “M” (tourillon droit)
3	4 pi 7-1/2 po (141.0 cm)	2-1/2 po (6.3 cm)	
4	4 pi 5-3/4 po (136.5 cm)	3 po (7.6 cm)	
5	4 pi 5-3/4 po (136.5 cm)	3 po (7.6 cm)	“W” (tourillon droit)
6	4 pi 5-3/4 po (136.5 cm)	3 po (7.6 cm)	
7	4 pi 6-1/4 po (137.8 cm)	2-1/2 po (6.3 cm)	“P” et “9-1-18” (premier renfort)
8	4 pi 5-1/2 po (135.9 cm)	2-1/2 po (6.3 cm)	“W” (tourillon droit)
9	4 pi 6-1/4 po (137.8 cm)	3-1/4 po (8.3 cm)	“P” et “9-2-2” (premier renfort)

Les marques répertoriées sur six d'entre eux suggèrent que les pièces ont été manufacturées en Grande-Bretagne à des fins commerciales (Bradley s.d.a). En effet, trois canons portent un « W » en relief sur le tourillon droit (Figure 26a), attribué possiblement à la *Whitehead and Company* de Londres (Peterson 1965: 58) et un autre canon un « M » sur la même partie (Figure 26b). Également, trois canons portent un « P » incisé au-dessus d'un groupe de chiffres sur le premier renfort, soit « 9-2-2 » ou « 9-1-18 », marques représentant le calibre du canon selon différents systèmes de mesure (Figure 26c) (Ringer 1979: 24; Peterson 1965: 110; Gooding 1965: 21). Les deux autres canons ne portent aucune marque, mais sont comparables aux autres en dimensions, et sont également attribués à une fabrication britannique. Aucun canon ne porte de flèche ou de fleur de lys, marque distinctive d'une utilisation militaire (Ringer 1979: 23-25).

Les fouilles ont aussi mis au jour de nombreux projectiles en lien avec les éléments d'artillerie. Cent-treize boulets en fonte (*cast iron round shot*), répertoriés sur le site du naufrage<sup>16</sup> (Ringer 1978: 25), présentent des diamètres d'environ 7 centimètres (4 livres), 11 centimètres (12 livres), 13,5 centimètres (24 livres) et 15 centimètres (32 livres) (Figure 27). Plusieurs de ces boulets sont donc de calibre de 4 livres, correspondant aux canons documentés, tandis que d'autres sont de trop grande taille pour être employés dans les canons trouvés sur le site. En effet, des boulets britanniques de calibres de 12, 24 et 32 livres ont été découverts, celui de 12 livres possédant la flèche typique (*broad arrow*), aussi appelée phéon, du *British Board of Ordnance*, et auraient été employés comme lest à bord de l'*Auguste*. De plus, un boulet français d'une livre a été identifié (5 centimètres de diamètre).

Si ce calibre français n'est pas surprenant vu l'origine française du navire, son interprétation reste incertaine. Le boulet peut être du lest résiduel, laissé à bord par erreur ou encore avoir été gardé en prévision d'être réutilisé, par exemple, comme mitraille dans un canon de gros calibre (Bradley s.d.a; Ringer 1979: 23-25; Parcs Canada 1992: 61; BDD Auguste 2010). La plupart de ces projectiles ont été trouvées dans les lots 1P7 et 1P8. Onze d'entre eux sont conservés dans la réserve de Parcs Canada à Ottawa, alors que les autres ont été déposés dans le port de Dingwall (Bradley 1977: 73; BDD Auguste 2010).

---

<sup>16</sup> Seulement onze sont présents dans l'inventaire et la réserve archéologique de Parcs Canada à Ottawa.

Les plongeurs ont également découvert une partie d'un boulet ramé (*bar shot*) (22M1U9-15), consistant en un hémisphère et un fragment de la barre (Figure 28). Il n'a pas été possible d'observer ce projectile, qui a été remis au Service de conservation en 2008 afin de contrer sa corrosion active. Il en va de même pour le boulet de mortier (*mortar shell*) (22M1P9-13). Il s'agit d'un projectile creux en fonte de 25,5 centimètres de diamètre (10 pouces anglais) avec une ouverture pour la fusée et encore chargé lors de sa découverte. Deux renforcements de part et d'autre de l'ouverture offraient une préhension pour faciliter le transport de la pièce. Ce projectile était vraisemblablement à bord en tant que lest puisque sa force et sa trajectoire requéraient un vaisseau conçu spécifiquement pour cet usage avec une coque renforcée (BDD Auguste 2010; Bradley 2013, comm. pers.; Ringer 1979: 25).

### *Armes portatives*

Dix-sept artefacts indiquent la présence à bord d'armes portatives et d'une arme blanche<sup>17</sup> (Figure 29). Sont dénombrés onze sous-gardes (*trigger guards*), un écusson (*escutcheon plate*), une plaque de couche (*butt plate*), une plaque de fond de sous-garde de fusil (*trigger floor plate*), une baguette (*ramrod*) et une baïonnette (*bayonet*). Cette dernière en fer forgé provient du lot 1U2 et montre une section triangulaire, contrairement par exemple à une lame d'épée plus aplatie. Un morceau de baguette servant à nettoyer le canon d'un fusil provient du lot 1A8 et consiste en une broche en alliage cuivreux, sertie de petits pics (BDD Auguste 2010).

Tous les autres éléments d'armes portatives sont aussi fabriqués en alliages cuivreux, notamment en laiton. Ils dénotent divers types d'armes d'épaule et de poing, principalement des pièces provenant du service maritime/militaire et de la Marine britannique (Bradley s.d.a). En effet, on retrouve dans la collection des témoins d'un pistolet et d'armes d'épaule et d'un pistolet civils britanniques non militaire, dont cinq sous-gardes de fusil (22M1B2-7, 22M1F9-11, 22M900X1-85, 22M900X3-7 et 22M900X11-18) et une plaque de fond de sous-garde (22M1P5-8). À côté de ces composantes d'armes privées on peut identifier des éléments d'un mousquet de la Marine (2 sous-gardes: 22M1P8-7 et 22M1P8-31) et des pistolets militaires liés au service en mer, ces derniers étant similaires aux armes employées par les *Dragoons* de

---

<sup>17</sup> Les éléments d'épées d'apparat font partie de la catégorie 2.8. Objets économiques et symboliques.

la cavalerie britannique. Leurs composantes sont relativement massives et n'ont en général aucun décor, mais possèdent une forme distincte, comme dans le cas d'une plaque de couche (22M1F6-4) et d'une sous-garde de fusil (22M1P8-31). La plaque de couche était fixée à l'aide de sept clous carrés et ornée des initiales « WB » alors que la sous-garde présente un simple « W », partiellement oblitéré. Ces marques sont attribuées au fabricant Will Brander, un armurier de Londres, actif entre 1690 et 1750 au sein des *Minories*, une compagnie britannique qui fournissait des pistolets et des mousquets au gouvernement royal (Régis'Arm 1996: 14-16; Bradley s.d.a; Angleterre 2014; Ambrose 2014). La sous-garde présente une deuxième ouverture pour la fixation, indiquant une réparation ou encore un ajustement lors de sa confection. D'autres composantes d'arme portative sont davantage associées à des fusils de traite qu'on rencontre durant toute l'époque coloniale française, représentée ici par un écusson (22M1J1-7) et deux sous-gardes de fusil (22M1E2-9 et 22M900X1-99) (BDD Auguste 2010).

Enfin, l'indice d'une arme blanche à bord provient du lot 22M900X5. Il s'agit de l'œillet d'une hache ou d'un *tomahawk*. En fer, l'artefact est en mauvais état de conservation, mais rappelle que ces armes étaient employées non seulement par les Amérindiens mais aussi par les Français et les Anglais (Bradley s.d.a). Le *tomahawk* était une arme de base qui servait tour à tour de baïonnette, de hache pour couper du bois et de machette pour frayer un chemin à travers les sous-bois (Parcs Canada 1992: 52; BDD Auguste 2010).

### *Munitions*

En complément aux boulets de canon, mentionnons la présence de mitraille (*grape shot*) sur l'*Auguste* (Figure 30). Ce sont des restes de gargousses qui consistaient en plusieurs balles de plombs disposés autour d'une fusée en bois (*spindle*), le tout enveloppé dans un sac de toile telle une cartouche; c'est l'ancêtre de la boîte à mitraille. À la sortie du canon, le sac éclatait et la mitraille arrosait l'équipage du navire ennemi et en déchiquetait le gréement. Le chiffre «3» gravé sur la base de la plate-forme de la fusée indique que ce projectile était conçu pour un canon de trois livres (Parcs Canada 1992: 64). Au total, 126 éléments de ces projectiles ont été mis au jour, dont des balles en moyenne entre 2 et 2,3 centimètres de diamètre en fer ou en plomb et trois gargousses complètes comprenant les fusées et des fragments de sac en toile. L'une d'entre elles porte des traces de teinture bleue sur le sac fait

de chanvre (BDD Auguste 2010; Bradley s.d.a; Ringer 1979: 25). Ces artefacts tendent à se concentrer dans les lots 1P7 et 1P8.

Les deux campagnes de fouilles ont permis d'isoler 1087 balles de plomb, représentant principalement des calibres de 1,5 centimètre et de 1,7 centimètre, ainsi que 42 balles qui mesurent 1,2 centimètre de diamètre (Figure 31). De par leur taille, une partie de ces balles de mousquet ne peuvent s'apparenter à un usage militaire britannique, suggérant soit une utilisation française ou encore un apport de munitions pour des fusils de traite, marchandises à bord lors du voyage de Londres vers Québec au mois de juillet 1761 (Hamilton 1976: 33; BDD Auguste 2010; Ringer 1979: 23; Proulx 1979: 37; Oxford University. Bodleian Library. Ms. North a.6, pp. 305-6).

## **Vêtements, parures et accessoires**

Cette catégorie fonctionnelle comprend 248 objets. Bien qu'ils témoignent d'un aspect individuel, ces artefacts peuvent aussi traduire les modes de l'époque. Leur analyse peut aussi mener à une distinction socioéconomique des gens à bord, et parfois aussi à l'association à une profession du domaine maritime.

### *Chaussure*

L'unique chaussure en cuir retrouvée sur l'*Auguste* est en mauvais état de conservation (22M1R3-5) (Figure 32). Il s'agit du devant du pied seulement, mais la semelle semble être cousue. Aucune forme ou style n'a pu être identifié. Les boucles de chaussures ont été classées dans la section des vêtements en lien avec les autres boucles de la collection en tant que parures vestimentaires.

### *Vêtements*

Les matériaux relatifs aux vêtements comprennent 23 fragments de cuir indéterminé (un avec trois trous, possiblement pour des attaches) et deux fragments de tissus, qui pourraient être identifiés comme du coton, matériau venant de l'Inde qui s'étendait en Europe depuis la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. La collection possède aussi cinq agrafes dont une paire d'attaches en argent et une autre en cuivre. Celles en argent (22M1K5-3) connotent un statut socioéconomique plus élevé, en vertu du matériau employé, mais aussi à cause du décor incisé

à motifs floraux. On y retrouve un « 8 » étampé sur chacune des parties et les initiales «MK» incisées sur l'une d'entre elles (Figure 33) (BDD Auguste 2010).

Un objet en alliage cuivreux identifié comme une broche (22M1B6-21) ou une pince à cravate a également servi de parure vestimentaire (Figure 33). Il s'agit d'une pièce artisanale réalisée à partir d'un morceau de manche récupéré sur une cuillère ou une fourchette en laiton. On y retrouve un motif moulé en forme de coquillage (BDD Auguste 2010; Bradley s.d.a). Dans le même ordre d'idées décoratives, deux pierres en verre incolore ont été trouvées dans les lots 1F5 et 1S1. Leur taille « en diamant » imite la confection de pierres précieuses. De même, une lettre décorative en or (22M1T9-18) de 8 millimètres de hauteur représentant un «P» devait faire partie d'un pendentif (BDD Auguste 2010).

Enfin, 29 épingles ou fragments d'épingle en laiton indiquent l'importance des activités reliées à la confection ou à la réparation de vêtement (Figure 33). Présentant une grande variété, les épingles sont d'un seul fil cuivreux<sup>18</sup> et on en retrouve sur pratiquement tous les sites terrestres ou subaquatiques du XVIII<sup>e</sup> siècle (Tremblay 1996: 318-319; Sullivan 1986: 92). Celles de l'*Auguste* sont assez éparpillées sur le site, malgré une concentration de quelques fragments dans les sous-opérations 1U et 1T.

### *Boucles*

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les boucles font partie intégrante de la mode européenne alors que tous les gens en portent sur leurs chaussures, témoignant de la richesse et du statut de chacun (Anonyme NDg). Un total de 124 boucles ou fragments de boucle ont été mis au jour et se divisent en quatre sous-catégories, soient des boucles générales, majoritairement des boucles de ceinture ou indéterminées, des boucles de genou, des boucles de chaussure et des boucles de sangle (Figure 34 et Tableau 6). Elles renvoient à une grande variété de styles, de dimensions et de matériaux dont plusieurs en alliages cuivreux, en étain et en argent (Ringer 1979: 20). Le matériau qui revient le plus souvent est le laiton, mais la collection se distingue surtout pour le nombre de spécimens en argent. Le statut connoté par l'argent est rappelé par

---

<sup>18</sup> Les têtes d'épingles sont absentes ou très dégradées, on ne peut donc pas confirmer si elles sont enroulées ou rapportées.

Ivor Noël Hume, qui souligne la pratique fréquente de plaquer le laiton ou le cuivre avec de l'étain pour imiter l'argent (1972: 86).

Tableau 6. Nombre de boucles retrouvés sur l'*Auguste* selon leur fonction et leur matériau

	Laiton	Étain	Argent	Total
<b>Boucles générales</b>	42	13	39	94
<b>Boucles de chaussure</b>	15	6	3	24
<b>Boucles de genou</b>		1	2	3
<b>Boucles de sangle</b>	2			2
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>20</b>	<b>44</b>	<b>123</b>

Les boucles de chaussure sont un mode d'attache assez commun à cette période, apparaissant en Amérique au début du XVII<sup>e</sup> siècle et disparaissant environ au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle. Elles deviennent assez rares après 1815, alors que les lacets prennent la relève comme mode d'attache de prédilection (Marier 1996: 193). La fouille de l'*Auguste* a livré 24 boucles de chaussure au total, incluant 15 boucles en cuivre ou en laiton, 6 en étain et 2 en argent. Les formes sont rectangulaires, carrées ou encore plus ovoïdes<sup>19</sup>, avec un cadre plat ou parfois bombé, ainsi que divers décors moulés. On remarque des spirales sur les cadres, des rainures doubles, des rubans enlacés en filigrane avec des bords pointillés ou encore des coins entrelacés. De façon générale, les boucles en étain sont les plus simples, la plupart sans décor. Une paire de boucles de chaussure ovales retient l'attention (22M1E3-11 et 22M1F9-8): le cadre est en étain et l'ardillon à deux dents en laiton qui présentent chacune le poinçon « Turner », marque possiblement associée au fabricant J. Turner de Birmingham en Angleterre (BDD Auguste 2010; Stephens 1964, Internet). Des exemplaires similaires proviennent de l'épave britannique de l'*Invincible*, une prise de guerre construite en France et coulée en 1758 (Figure 35) (Bingeman 2010: 163).

La catégorie de boucles générales comprend 95 objets ou fragments d'objet dont 42 en cuivre ou en laiton, 13 en étain, 39 en argent et un en métal non identifié dû à un mauvais état de préservation (22M900X11-29), la plupart étant identifiées comme des boucles de ceinture.

<sup>19</sup> Le terme ovale est également utilisé dans le cadre de cette étude pour désigner une boucle rectangulaire, mais dont les coins sont très arrondis.



Bon nombre d'entre elles sont des boucles en cuivre ou en laiton plutôt modestes. On en retrouve quelques exemples similaires de simple manufacture présentant des pointillés en relief, des lignes ou des motifs géométriques sur les épaves françaises du *Machault* (1760) et de l'*Alcide* (1747), et du *Maidstone* (1747) (Figure 36) (Dagneau 2008: 119). D'autres boucles sur le site portent plutôt des décors élaborés, notamment les boucles en argent où l'on remarque des décors de végétaux moulés ou en coquillages, des formes géométriques complexes, des boucles avec des ouvertures pour l'insertion de pierres de verre. Un exemple d'une pierre en place sur un cadre en argent provient du lot 1K5. Une autre caractéristique qui influence le style des boucles concerne l'ardillon. Il peut être simple ou double, mais certains ardillons présentent une forme d'ancre. Une boucle possède même un ardillon avec une ouverture en forme de cœur (22M1D4-6). Enfin, une boucle en argent (22M900X1-113) porte l'étampe du lion britannique typiquement londonien avec les lettres «IE», possiblement la marque du fabricant John Edward III (B.G s.d., Internet), tandis qu'une autre également en argent (22M1C3-21) possède les initiales « RP » et une couronne ducale, insigne de l'orfèvre Roland Paradis qui exerçait à Québec et à Montréal entre 1728 et 1754 (Parcs Canada 1992: 20; BDD Auguste 2010).

Deux boucles de sangle (*strap buckles*) en alliage cuivreux (22M1E6-2, 22M900X1-18) sont de formes ovales avec un cadre double, mais un seul ardillon. Elles pouvaient servir pour transporter des éléments en bandoulière tels que des sacs ou des fusils. Certaines s'associent à des boutons qu'arboraient les uniformes des soldats des Compagnies franches de la Marine (Parcs Canada 1992: 53).

Trois boucles de genou, une en étain (22M1C7-2) et deux en argent (22M1T6-41 et 22M900X1-89) complètent l'assemblage. Ce type de boucle se portait sur les culottes au niveau des genoux. Celles de la collection de l'*Auguste* sont de forme ovale et de plus petites dimensions que les boucles de ceinture ou de chaussure. L'une des boucles de genou en argent comporte un décor à volutes avec un ardillon simple alors que l'autre présente un décor moulé à motifs floraux et pointillés (BDD Auguste 2010).

## Boutons

La collection de l'*Auguste* comprend 38 boutons dont vingt en laiton, douze en étain, trois en argent, un en bois, et deux composites en bois recouverts de métal cuivreux (Figure 37 et Tableau 7). Bon nombre des boutons sont moulés d'une seule pièce, de forme circulaire simple, plat ou en dôme avec un œillet coulé, soit en laiton ou en étain. Un bouton, rond et plat sans décor, est coulé en deux parties, chacune fabriquée dans un alliage cuivreux distinct (22M1D4-9). On retrouve aussi un bouton plat en bois, mais incomplet et dont le nombre de trous est indéterminé (22M1D4-8). Deux boutons composites sont formés d'une base en bois rond à cinq trous avec un recouvrement en cuivre de forme plate (22M1S1-76 et 22M1S1-84). Un autre spécimen intéressant est un bouton rond en laiton de forme concave à quatre trous avec l'inscription « W••ERE•RY BRISTOL » sur le pourtour (22M1H9-6), mais dont le fabricant n'a pu être identifié jusqu'à présent (BDD Auguste 2010).

Tableau 7. Nombre de boutons retrouvés sur l'*Auguste* selon leur fonction et leur matériau

	Laiton	Étain	Argent	Bois	Bois couvert de laiton	Total
<b>Boutons</b>	17	13	3	1	2	<b>36</b>
<b>Boutons de manchette</b>	3	1				<b>4</b>
<b>Total</b>	<b>22</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>40</b>

Les exemplaires les plus éloquents de la collection sont de deux types. Le premier comprend trois boutons en deux pièces en laiton, sans décor, mais dont les deux morceaux sont convexes (en dôme), avec un œillet rajouté et soudé ainsi que deux trous de part et d'autre de l'œillet (22M1C5-14, 22M1C8-9, 22M1D4-4). Ces boutons, avec certaines boucles de sangle, faisaient partie de l'uniforme français, entre autres des Compagnies franches de la Marine, ayant donc une affiliation militaire française comme plusieurs passagers à bord de l'*Auguste*. Le second type comprend deux paires de boutons circulaires et plats avec œillet, l'une en argent et l'autre en étain (22M900X4-15, 22M2A5-6, 22M1B7-2, 22M1C6-27), arborant une fleur incisée à cinq pétales et cinq feuilles, identifiée comme étant la rose de Tudor. Ce décor est l'emblème floral traditionnel de l'Angleterre et associé à la famille royale

des Tudor<sup>20</sup>. Durant la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, ce motif typique est porté par les lieutenants de la Marine britannique. On en retrouve notamment un spécimen, en laiton cependant, sur l'épave de l'*Invincible* (1758) (BDD Auguste 2010; Ringer 1979: 20; Parcs Canada 1992: 53; Bingeman 2010: 191).

Trois boutons de manchette ainsi qu'une attache en cuivre et en laiton (22M1D1-4, 22M1S10-3, 22M1W6-6), accessoires vestimentaires essentiellement masculins, complètent la collection de boutons de l'*Auguste*. L'un des boutons de manchette possède une forme octogonale avec une ouverture au centre pour une décoration (absente). Le pourtour est incisé avec des motifs floraux ou végétaux indéterminés. L'attache qui lui est associée comporte également l'œillet d'un autre bouton. Le deuxième bouton de manchette consiste en une pierre en verre bleu foncé incrusté dans un dos convexe en cuivre. Cette partie inférieure de l'objet possède un œillet coulé. Un dernier bouton de manchette est fait d'une pierre en verre blanche insérée dans un dos en étain. L'œillet est pour la majorité manquant, mais il semble qu'il ait été moulé plein, puis percé (BDD Auguste 2010).

### *Bijoux et montre*

Une boucle d'oreille en or (22M1U6-20) a été mise au jour (Figure 38). Ce bijou féminin possède un décor floral étampé, motif assez populaire à cette période. Sous la boucle d'oreille, on retrouve les initiales « PL » accompagnées de la fleur de lys. Cette marque est celle d'un orfèvre de la Nouvelle-France, Paul Lambert. On la retrouve d'ailleurs sur des spécimens de couverts en argent de l'*Auguste* (BDD Auguste 2010; Bradley s.d.a).

Un petit maillon de chaîne en cuivre (22M900X1-116), de 1,5 cm de longueur, faisant aussi parti de cette catégorie, est un fragment d'une chaînette, qui pourrait avoir été employée comme parure, soit pour un collier soit sur des vêtements.

Un objet qui nous interpelle particulièrement est une montre de poche, de style chasseur (Figure 39). Ses onze fragments sont répartis dans les lots 1E8, 1K2, 900X1 et 900X5. La majorité du mécanisme est en laiton, hormis une composante en or, mais les deux parties du boîtier sont en argent. Les poinçons identifient une provenance britannique, à

---

<sup>20</sup> Henri Tudor était au pouvoir lors de la fin de la guerre des Deux Roses (1453-1485), impliquant la maison de Lancaster et de York. Pour cette raison, la fleur est aussi appelée la Rose de l'Union (Rogers 1991: 72).

Londres en 1758 (B.G 2014, Internet). On y voit également la marque du fabricant JS.S en lettres gothiques. Il pourrait s'agir de John Spackmann II qui exerçait à Londres en 1737, ou encore John Schuppe, actif à Londres en 1753 (B.G 2014, Internet). La qualité des composantes témoigne d'un savoir-faire avancé et d'une minutie impressionnante de la part de l'horloger. Il s'agit d'un artefact d'une valeur importante, non seulement en vertu de sa conception complexe et des matériaux utilisés, mais aussi en fonction de son entretien. En effet, le nombre « 3437 » sur le pourtour du dos suggère qu'elle a été nettoyée. Les huiles et lubrifiants employés à cette époque nécessitaient un nettoyage régulier, idéalement une fois par année, impliquant le démontage intégral de la montre. Il était fréquent de garder la trace de ces entretiens en les poinçonant à l'intérieur du boîtier. Un autre nombre, « 37 », pourrait indiquer le nettoyage suivant. Enfin, un fragment de soie a été retrouvé entre la montre et son boîtier, qui devait empêcher la poussière d'entrer dans le trou employé pour le remontage de la montre (BDD Auguste 2010; Bradley s.d.a; Parcs Canada 1992: 44).

À cet artefact est associée une clé de montre (22M1D3-7) qui consiste en un tube en cuivre de moins de trois centimètres de longueur avec une tige perpendiculaire pour remonter la montre. Elle présente un décor végétal simple avec peut-être une inscription, qui reste non déchiffrée. Cet objet était en général porté sur un ruban avec des cachets qui pendaient aux culottes de leur propriétaire (BDD Auguste 2010; Parcs Canada 1992: 49).

### *Hygiène*

Un petit instrument en argent pour curer les dents et les oreilles (22M1F7-6) provient du lot 1F7 (Figure 40). Cet accessoire relié à l'hygiène semble témoigner d'un statut aisé. D'environ 7 centimètres de longueur, il possède un bout pointu pour nettoyer les dents et une extrémité en forme de cuillère avec une ouverture, probablement pour enlever la cire des oreilles. La tige est torsadée et l'ouverture pourrait également être utilisée dans la réparation sommaire de vêtements (BDD Auguste 2010; Parcs Canada 1992: 46).

### *Bagages*

Deux petits cadenas et la partie arrière d'un troisième cadenas en cuivre, avec des pièces mobiles en fer ou en laiton, ont été mis au jour dans les lots 1P2 et 900X1 (Figure 41). De forme circulaire, ils possèdent deux lobes supérieurs, dont une percée pour l'insertion

d'une chaîne. Un cadenas présente un décor de lignes courbes. Ce type de fermeture était possiblement employé sur des bagages en cuir ou des portemanteaux (BDD Auguste 2010; Bradley s.d.a; Parcs Canada 1992: 23) ou encore comme matériel de bord<sup>21</sup>. En effet, des cadenas étaient employés par divers marins, par exemple le pilote, le charpentier ou le capitaine d'armes (Ross 1979: 90-99). Un exemplaire semblable fait partie de la collection de *l'Invincible* (1758) (Bingeman 2010: 172).

Dans le même ordre d'objets, l'anneau d'une clé en cuivre provient du lot 1B9 et présente une petite ouverture circulaire en son centre, mais aucune autre caractéristique ne peut être observée. Cette clé pourrait être associée à l'ouverture de bagages ou de coffres personnels (BDD Auguste 2010).

### *Canne*

Un élément de canne confectionné en argent provient du lot 1Q9 et présente une couronne ainsi qu'un monogramme (Figure 42). Les marques n'ont cependant pu faire l'objet d'une identification (BDD Auguste 2010).

La catégorie des vêtements et accessoires représente sans aucun doute un assemblage d'artefacts individuels et donne un accès privilégié au statut socioéconomique ou rang social de leurs propriétaires. Si l'on y retrouve une diversité d'éléments employés au quotidien, on y remarque aussi des artefacts de plus haut rang, indiqué par les matériaux utilisés, tels que l'argent ou l'or, ou par les décors, les initiales ou les fonctions de ces objets (Bradley s.d.a).

## **Ustensiles de consommation et accessoires**

### **Conservation, préparation et consommation des aliments**

Cette catégorie fonctionnelle comprend 67 pièces d'ustensiles liées à consommation des aliments. L'association d'une cuillère et d'une fourchette est appelée un «couvert». Le couteau n'y est pas inclus puisque c'était la tradition que chaque individu apporte son propre couteau, jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle (Kalm 1749; Traquair 1973: 4; Dunning 2001).

---

<sup>21</sup> Ces artefacts ont été conservés dans cette catégorie puisqu'il s'agit de leur association fonctionnelle initiale et que leur appartenance à du matériel de bord demeure hypothétique.

Les couverts mis au jour sur le site de *l'Auguste* sont en étain ou en argent, pour la plupart. L'excellente préservation de l'argenterie a permis l'identification de marques de fabricants et d'armoiries familiales de la Nouvelle-France (Figure 43) (Ringer 1979: 19-20). La plupart des autres ustensiles se subdivisent selon les fonctions de service ou de table. En dernier lieu, certains ustensiles n'ont pu être classifiés, ils font donc partie d'une catégorie indéterminée. Remarquons qu'aucun couteau n'a été répertorié sur le site 22M, fait intéressant témoignant qu'ils se soient tous dégradés ou répartis en dehors du site, ou encore que les individus les portaient sur eux lors du naufrage. Le voyageur Pehr Kalm, en Nouvelle-France, mentionne à cet effet que lors du repas des Français, « la coutume de beaucoup la plus courante ici, chez soi ou comme invité, consiste à poser sur la table, près de l'assiette, cuillère et fourchette; chacun par contre doit se servir de son propre couteau, chaque personne, dès qu'elle est à table, sort son couteau de la poche du pantalon ou de la jupe » (Kalm 1749: 187-188).

#### *Ustensiles à usage spécifique*

D'abord, une pince à sucre (*sugar tongs*) complète en deux parties a été mise au jour dans le lot 1C6 (Figure 44). Faites en alliage cuivreux, les extrémités préhensiles sont en forme de «pelle». Les pinces ne portent aucune marque apparente, mais la forme en soi est décorative. Les pinces à sucre servaient jadis à prendre des morceaux de sucre qui, au XVIII<sup>e</sup> siècle, n'était pas granulé, mais se vendait sous forme de pains ogiformes dont on cassait des morceaux (BDD Auguste 2010). Les pinces servaient à mettre les morceaux dans la tasse. Habituellement, les pinces étaient en étain et plaqués argent, mais leur valeur monétaire était relativement faible (Parcs Canada 1992: 47; Bradley s.d.a).

Un autre artefact qui sort de l'ordinaire est un casse-noix (*nutcracker*) provenant du lot 1C5 (Figure 44). Ce casse-noix en cuivre fonctionnait encore quand il a été trouvé. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, on en trouvait autant sur la table d'une salle à manger élégante que dans la cuisine en retrait (Parcs Canada 1992: 48; Bradley 1990; BDD Auguste 2010). Les noix étaient un met très prisé dans l'alimentation du XVIII<sup>e</sup> siècle, la tradition étant de les servir à la fin du repas. Ce type de casse-noix est observable également dans les catalogues de fondeurs de laiton, qui en coulaient au même titre que d'autres items d'usage domestique (Bradley s.d.a).

### *Ustensiles de service*

Pour le service des aliments, on dénombre une cuillère de service en argent provenant du lot hors carroyage 900X11 et deux fourchettes de service, également en argent, provenant des lots 1A8 et 900X1. Les grandes dimensions de ses ustensiles se réfèrent davantage à leur fonction de service plutôt qu'à une fonction de table (Figure 45). De plus, les fourchettes de service ont deux ou trois dents alors que celles de table en possèdent normalement quatre. Quant aux cuillères de la collection (voir aussi les ustensiles de table) possèdent toutes un cuilleron en forme d'œuf et l'extrémité du manche en style dit de « spatule » (*fiddle* en anglais, Noël Hume 1976: 180) qui se caractérisent par un début carré et plat, une extrémité arrondie (ou dans deux cas qui se terminent par une pointe) et une légère élévation. La plupart des renforcements entre les deux parties assemblées sur tous les ustensiles sont en forme de queue-de-rat, sauf la cuillère de service qui est un exemple de goutte simple (22M900X11-1) et les cuillères à café qui ont une goutte double (Traquair 1973: 94).

Quant aux fourchettes de service, sur celle à deux fourchons (22M1A8-30) on retrouve les armoiries de Louis d'Ailleboust, commerçant de fourrures et coureur des bois décédé en 1747, incluant trois étoiles et une couronne, une marque non identifiable et la marque de Paul Lambert («PL» avec une fleur de lys), un orfèvre connu en Nouvelle-France de 1741 à 1749. L'autre fourchette de service a trois fourchons en argent (22M900X1-112) et présente les lettres poinçonnées « V B D » ainsi que deux poinçons sur le manche. L'un d'entre eux porte les initiales « IM » surmontées d'une fleur de lys, la marque de Joseph Mailloux, un artisan de la ville de Québec (BDD Auguste 2010; Myles 1988b; Parcs Canada 1992: 41; Bradley s.d.a).

### *Ustensiles de table*

Les ustensiles de table de l'*Auguste* dénombrent dix cuillères, dont cinq en étain et cinq en argent, trois cuillères à café en argent et douze fourchettes à quatre fourchons, également en argent. Les cuillères de table ont toutes un style en spatule et plusieurs présentent des armoiries, mais dont l'état de conservation ne permet pas l'identification. Une cuillère en étain porte néanmoins un «R» incisé sur le revers de la spatule. Deux autres cuillères en argent ont la marque de Roland Paradis et l'une d'entre elles (22M1E9-3)

présentent de plus les armoiries de Jacques-René Gaultier de Varennes et de Marie-Jeanne le Moyne de Sainte-Hélène:

Les armoiries de Jacques-René Gaultier de Varennes et de sa femme, Marie-Jeanne le Moyne de Sainte-Hélène, sont gravées sur l'argenterie trouvée sur le site. Les deux sont morts en 1757. Quelques années avant leur décès, ce couple perdit sa fortune, mais il avait réussi à léguer une partie de l'argenterie familiale à leur fils aîné, Jean-Hippolyte, qui l'emporta avec lui sur l'*Auguste* (Parcs Canada 1992: 41).

Les trois cuillères à café en argent (22M1B2-6, 22M900X11-6, 22M900X11-7) sont de plus petites dimensions que les cuillères à table. De type *fiddle*, elles possèdent un renforcement à goutte double. L'une d'elles revêt les initiales « I\*B » et « H\*A » sur le revers de la spatule. Enfin, les fourchettes de table en argent, sans être toute identiques, sont très similaires. Une fourchette (22M1B1-1) possède les initiales « RP » de l'orfèvre Roland Paradis; deux autres (22M1B1-2 et 22M1T2-3) possèdent les initiales « F DL » et « F D » plus près de la spatule; une autre (22M1E3-1) présente un « & » ainsi qu'une fleur de lys, indiquant qu'elle a été examinée ou même fabriquée à Aix, en France. Cette marque indique les charges et décharges, servant au contrôle du transport des marchandises, provenant d'une manufacture directement de France. Un autre spécimen présente les lettres « VBD » étampées (22M900X1-108) et une fourchette (22M1F4-1) présente une feuille, un motif de baies, les lettres « Y », « M »<sup>22</sup> et « F DL », ainsi qu'un autre motif indiscernable (BDD Auguste 2010). Enfin, la fourchette 22M900X1-157 possède les armoiries de Jean Baptiste Le Ber de Saint-Paul et de Senneville, un des passagers à bord. Les marques indiquent que cette fourchette a été fabriquée dans la région de Paris entre 1732 et 1738 (BDD Auguste 2010; Myles 1988b; Parcs Canada 1992: 41).

#### *Ustensiles indéterminés*

Il existe de plus de 36 fragments d'ustensiles, incluant potentiellement 17 cuillères, dont la fonction n'a pu être déterminée en raison de l'état de conservation ou du caractère fragmentaire des pièces, principalement en étain et en argent, mais aussi en cuivre (BDD Auguste 2010).

---

<sup>22</sup> Il pourrait s'agir au même titre que les initiales « IM » de la marque du fabricant Joseph Mailloux.



## **Conservation, préparation et consommation du tabac**

Fumer est, à partir de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, une habitude des plus populaires et le tabac est considéré comme une « denrée essentielle, au même titre que la nourriture et la boisson » (Ferland 2007: 87), normalement représenté sur les sites archéologiques par un nombre élevé de fragments de pipes (Ferland 2007: 82, Bradley 2001: 120). Cependant, sur le site de l'*Auguste*, un seul fragment de tuyau de pipe a été mis au jour dans le lot 1U6. En terre cuite fine argileuse blanche non vernissée, le fragment de fourneau ne présente ni marque, ni décor pouvant mener à l'identification du fabricant. Aucune manufacture de pipe n'est recensée en Nouvelle-France, et le marché colonial à cette époque est dominé par des exportateurs britanniques et hollandais. Il est intéressant de remarquer que le milieu marin du site a permis à la conservation de morceaux de tabac provenant des lots 1A7, 1B7 et 1U4. Il faut rappeler que pour éviter les risques d'incendie, les seuls endroits sur un navire où il était permis de fumer étaient dans la cuisine ou sur la poulaine, à l'extrémité de la proue (Bradley s.d.a; Ringer 1979: 21).

## **Contenants**

Les contenants du site de l'*Auguste* comprennent en tout 461 fragments dont 90% sont en verre. En vertu du caractère extrêmement fragmentaire des éléments à l'étude, très peu de formes ont pu être identifiées. Néanmoins, une identification des types céramiques a permis une certaine distinction. L'identification s'est faite ou s'est confirmée majoritairement à partir de la typologie de Brassard et Leclerc (2001) et Gauvin (1995), et le classement a été effectué par la nature du matériau et non pas par la fonction des types de contenants. Cette classification se subdivise en six sous-catégories, soient la céramique commune, la faïence, la porcelaine, le grès, le verre et le métal. La céramique du site 22M (Figure 46), bien que peu abondante, est tout de même représentative du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, incluant des spécimens français, mais également anglais, italien et allemand, dont on retrouve fréquemment la trace sur des sites archéologiques contemporains tels que Place-Royale, le Palais de l'intendant, le fort Michillimackinac, Louisbourg ou encore l'épave du *Machault* (Myles 1987; Myles 1988a; Ringer 1979: 19).

## **Céramique commune**

### *Terre cuite commune avec engobe et vernissée de la Saintonge (M 1.1.3.4; Gauvin 1.1.1.101)*

Deux fragments de rebord d'un bol ou d'une terrine en terre cuite commune engobée de blanc une glaçure verte dans le style des ateliers de Saintonge proviennent du lot 900X11. En fonction de leurs dimensions, les fragments représentent un bol assez grand, suggérant une préparation d'aliments en cuisine. Originaires du sud-ouest de la France, la céramique de Saintonge est présente sur les sites de Nouvelle-France du XVII<sup>e</sup> siècle jusqu'à 1760 environ. On retrouve des exemples similaires, mais beaucoup plus complets provenant des sites du *Machault*, de Place-Royale à Québec et de la forteresse de Louisbourg (BDD Auguste 2010). La céramique saintongaise se caractérise par une production de qualité fonctionnelle et de masse, laissant de côté un aspect décoratif plus développé (Brassard et Leclerc 2001: 49; Gauvin 1995: 49; Monette *et al.* 2010: 78-79).

### *Terre cuite commune vernissée verte de France (M 1.1.2.4; Gauvin 1.1.1.11)*

Un fragment de paroi et un de rebord d'un bol ou d'une terrine en terre cuite commune vernissée verte de France, ainsi qu'un fragment de base, proviennent des lots 1P8 et 900X1. Un fragment de paroi d'un pichet a été retrouvé dans le lot 900X11. Ce type de céramique est également commun sur les sites de Nouvelle-France au XVII<sup>e</sup> siècle jusqu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. De conception grossière, cette production d'origine française comprend des contenants principalement pour la préparation, l'entreposage et le service des aliments (Brassard et Leclerc 2001: 28-29; Gauvin 1995: 17; Monette *et al.* 2010: 78-79; BDD Auguste 2010).

### *Terre cuite commune recouverte d'engobe et vernissée (M 1.1.3; Gauvin 1.1.1.105)*

Trois fragments de paroi de terre cuite commune recouverte d'un engobe et vernissée semblent provenir du même objet, soit un bol ou une terrine, dont la pâte est de couleur rouge, recouverte d'un engobe blanc et d'une glaçure transparente, lui procurant un aspect jaunâtre. Les fragments proviennent des lots 1T4 et 1U6. Sur une surface l'un d'entre eux, on note la trace d'une glaçure verte. Les fragments seraient d'origine française même s'ils possèdent des caractéristiques similaires aux types nord-américains, et dateraient de la première moitié du

XVIII<sup>e</sup> siècle. Ce type général comprend principalement des pièces relatives à la préparation, et parfois au service, des aliments (Brassard et Leclerc 2001: 43-46; Gauvin 1995: 55-56).

*Terre cuite commune avec engobe et vernissée, façon Angleterre du nord-est (M 1.1.3.2; Gauvin 1.1.1.53 et 1.1.1.106)*

Quatre fragments de paroi d'un bol ou d'une terrine en terre cuite commune proviennent des lots 1P8 et 1U9 et se caractérisent par une pâte rouge-orangé foncé, dont un fragment porte des traces d'engobe blanc et des traces d'une glaçure incolore donnant un aspect jaune crème à l'intérieur et brun à la paroi extérieure. D'une production dans le Nord-Est de l'Angleterre, autour de Newcastle, les fragments semblent faire partie d'un objet servant à la préparation des aliments, mais ils pourraient aussi faire partie d'un pot de chambre ou encore d'une tasse à posset) (Brassard et Leclerc 2001: 45-46; Gauvin 1995: 45, 57; BDD Auguste 2010).

*Terre cuite commune vernissée de l'Italie du nord (M 1.1.2.1 ; Gauvin 1.1.1.21)*

Deux fragments de paroi d'une assiette ou d'un plat en terre cuite commune à pâte rouge avec une glaçure brune et un décor brun foncé proviennent des lots 1P5 et 1U4. Originaire de la Ligurie dans le Nord de l'Italie, cette production date principalement de la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle et concerne également la préparation, et l'entreposage de nourriture, mais elle pourrait davantage être associée au service des aliments sur la table (Rosen 1995: 130 dans Brassard et Leclerc 2001: 22-23; Gauvin 1995: 33-34).

## **Faïence**

*Faïence blanche française (M 1.2.1.1; Gauvin 1.1.2.1)*

Un fragment de paroi en faïence blanche française a pu être associé à une assiette ou un plat et un autre à un pot de chambre. Sept autres fragments de paroi ne peuvent être reliés à une forme en particulier. Un fragment de rebord d'assiette possède un décor bleu peint à la main et semble être associé au service des aliments. Un autre fragment de contenant porte un décor bleu indéterminée. En Europe, la faïence blanche connaît un apogée entre 1650 et 1750, mais dans les colonies on en retrouve surtout entre 1700 et 1760 (BDD Auguste 2010; Brassard et Leclerc 2001: 59-61; Gauvin 1995: 69-72).

### *Faïence blanche britannique (M 1.2.1.2; Gauvin 1.1.2.1)*

Deux fragments ont pu être associés à de la faïence blanche britannique en vertu de la pâte beaucoup plus jaune et d'un émail pratiquement absent sur le fragment de paroi. Un autre possède un émail légèrement bleuté. Les formes identifiées se limitent à de la vaisselle de table ou à des objets d'hygiène. On retrouve quelques fragments dans des contextes du XVII<sup>e</sup> siècle, mais la grande majorité de la faïence britannique date d'une période subséquente à la Conquête, en 1760 (BDD Auguste 2010; Brassard et Leclerc 2001: 62-63; Gauvin 1995: 69-72).

### *Faïence brune (M 1.2.1.6; Gauvin 1.1.2.2)*

Deux fragments, au départ identifiés comme étant de la terre cuite italienne ou britannique, se sont avérés de la faïence brune française, avec une pâte rouge et un émail brun, avec parfois un émail blanc ou légèrement bleuté à l'intérieur. Il s'agit d'un fragment de paroi et d'un fragment de marli d'une assiette ou d'un plat pour la préparation et/ou le service des aliments. En effet, la propriété principale de la faïence brune est qu'elle résiste mieux à la chaleur, donc mieux adaptée pour la cuisson. On en retrouve en Nouvelle-France entre 1720 et 1760 (Brassard et Leclerc 2001: 69-70; Gauvin 1995: 73-74).

## **Porcelaine**

### *Porcelaine fine européenne à pâte tendre (M 1.5.2.1; Gauvin 1.3.3.11)*

Un fragment de porcelaine fine européenne à pâte tendre pourrait appartenir à une soucoupe d'un service à thé. Le fragment du lot 1J1 présente un décor bleu imprimé, d'un style voulant imiter la porcelaine chinoise. Les provenances européennes de porcelaine sont diverses et la petitesse du fragment ne permet pas une affiliation définie. L'inventaire suggère cependant qu'il puisse être de type Bow, originaire de l'Angleterre dont la production à Bow débute à la moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle et témoigne d'un statut assez aisé (BDD Auguste 2010; Myles 1987 et 1988a; Brassard et Leclerc 2001: 138-139; Gauvin 1995: 189-190).

## **Grès**

*Grès cérame grossier rhénan gris glaçuré au sel (M 1.3.2.8; Gauvin 1.2.1.41)*

Deux fragments de grès cérame grossier rhénan gris glaçuré au sel provenant du lot 1P7 ne se rattachent à aucune forme déterminée et un autre consiste en un fragment d'une poignée de chope ou de pichet. Il s'agit d'un grès allemand avec une glaçure incolore piquetée, originaire de la vallée du Rhin (Westerwald) et datant de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle à la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les objets de ce type consistent en une « vaisselle d'usage courant » (BDD Auguste 2010; Myles 1987; voir aussi Brassard et Leclerc 2001: 117-118; Gauvin 1995: 128-129).

*Grès cérame fin à corps blanc homogène et glaçuré au sel (M 1.4.2.1; Gauvin 1.2.2.31)*

Un fragment (22M1T4-3) a été identifié comme étant un fragment de paroi probablement d'une tasse en grès cérame fin à corps blanc homogène et vitrifié avec une glaçure saline transparente à l'aspect piqueté. Ce type de céramique provient d'Angleterre, principalement du Staffordshire, entre 1720 et 1780. Il est cependant attesté que l'apogée de ce grès s'observe plus précisément entre 1740 et 1760 en Europe ayant pour conséquence une montée de son exportation abondante dans les colonies (Brassard et Leclerc 2001: 132-133; BDD Auguste 2010; Myles 1987; Gauvin 1995: 160-161).

## **Verre**

Les contenants en verre regroupent 418 fragments de différents types, du verre incolore (8,8 %) au verre teinté vert foncé (67,0 %), en passant par du verre teinté vert (10,0 %) et bleu-vert typique français (14,1 %). Les contenants sont majoritairement des bouteilles dites «à vin» et divers flacons, avec quelques articles pour la consommation à table (Figure 47).

*Verre incolore (M 2.1.1; M 2.1.1.2)*

La collection comprend 37 fragments de verre incolore, dont cinq en verre incolore au plomb britannique forment un pied de verre transparent avec un renflement au-dessus de la base et présentent une bulle en décoration. Il s'agit d'une pièce de verrerie de table anglaise (22M900X1-73). D'autres fragments au plomb de provenance indéterminée font partie d'une

verrerie de table en vertu de leur caractère mince et très délicat, incluant par exemple un possible verre à eau, ainsi que des fragments de petite bouteille ou de flacon, un morceau de goulot provenant d'une jarre ou d'un pot, et un fragment de lèvre ayant une bande métallique décorative à l'intérieur soit potentiellement un contenant à condiments ou à médicaments (22M900X1-214) (BDD Auguste 2010; Sullivan 1986).

#### *Verre teinté vert (M 2.2.1)*

On dénombre 42 fragments de verre teinté régulier vert (10,0%). Outre un fragment de goulot, ce sont tous des fragments de paroi en verre teinté vert, reliés à des bouteilles de formes indéterminées, dont un à une bouteille carrée, un fragment à un flacon, et un fragment de goulot d'une bouteille indéterminée et sept fragments appartenant à un ou des contenants (BDD Auguste 2010).

#### *Verre teinté bleu-vert français (M 2.2.4)*

La collection compte 59 fragments de verre teinté bleu-vert typiquement français (14,1%). L'intervalle d'utilisation dans les colonies pour ce verre est environ de 1720 à 1760. On retrouve des fragments de paroi de bouteille indéterminée et de bouteille carrée, des fragments de cul, de paroi et de goulot de flacons d'entreposage, un fragment de cul d'un flacon carré à col court « en caves » et trois fragments de col, d'épaule et de goulot provenant d'un flacon cylindrique. Il s'agit principalement de contenants à fonction utilitaire, pour l'entreposage de produits de toilette pour les plus petits exemplaires ou autres liquides pour les flacons de plus grandes dimensions (BDD Auguste 2010; Brassard et Leclerc, 2001: 179-182; Harris 2001: 276-289; Sullivan 1986; Jones et Sullivan 1985; Ringer 1979: 19).

#### *Verre de couleur verte de type «français» et «britannique ou anglo-américain» (M 2.3.1.1; M 2.3.1.2)*

En verre de couleur vert très foncé (d'olive à noire), 280 fragments (67,0%) renvoient à des bouteilles carrées et «à vin», de provenance française ou britannique, la plupart des formes n'étant pas reconnaissables. Néanmoins, plusieurs fragments sont originaires d'Angleterre (c. 1740 à c. 1760), puisque des marques de pontil sont visibles notamment en dôme relevé (*push up*), c'est-à-dire de forme plus conique que pour une origine possiblement française. Un fragment de ce dernier type présente aussi un renflement à la base donnant une

indication de fabrication moulée et soufflée (BDD Auguste 2010; Losier 2005: 51-65; Sullivan 1986; Jones 1986; Jones et Sullivan 1985).

## **Métal**

Les contenants en métal comprennent 12 fragments. En premier lieu, on retrouve une poignée de cuivre jaune avec des rivets en cuivre rouge qui se rapporte à un contenant indéterminé, ainsi qu'un cylindre en plomb de 3,7 centimètres de diamètre ouvert à une extrémité dont la fonction n'a pas été établie. Neuf fragments dispersés sur le site proviennent aussi possiblement d'un seul contenant en étain, peut-être une assiette, car on retrouve un fragment de rebord et un de base. Enfin, un artefact en étain consiste en un couvercle en forme de demi-lune, relié à un encrier et décoré par des lignes incisées créant un motif non identifié (BDD Auguste 2010; Bradley s.d.a). Les artefacts en étain, appréciés pour leur résistance à bord des navires, se présentent sous plusieurs formes variées pour répondre aux différents besoins de consommation à bord des navires, incluant des assiettes, des plats de service, des pichets et des ustensiles (Dagneau 2008: 328).

## **Éléments de construction, meubles et quincaillerie d'intérieur**

### **Briques**

On retrouve dans la collection archéologique de l'*Auguste* quelques fragments de brique, de tuiles et de mortier. En effet, 32 fragments de brique en terre cuite grossière rouge-orangé présentant quelques inclusions, dont un fragment ayant une surface brûlée, se concentrent dans les lots 1T2, 1T7, 1U4, et majoritairement dans le lot 1U6. De même, deux fragments de tuile en terre cuite grossière plutôt beige ont été trouvés dans les lots 1D2 et 1T7. Enfin, une dizaine de nodules de mortier grisâtre se retrouvent dans les lots 1T8, 1T10, 1U9 et 1W3. Ces éléments témoignent potentiellement de l'emplacement de la cuisine et de la zone du four à bord du navire (*galley*). Quant au fragment avec des traces de combustion, il peut s'agir de traces provenant d'un feu de cuisson ou encore de traces d'incendie ayant eu lieu à bord de l'*Auguste* avant son naufrage (Bradley s.d.a; Ringer 1979: 34-35).

## **Aménagement intérieur**

L'aménagement intérieur comprend des pièces se rapportant à différents ameublements à bord du navire ou à la quincaillerie architecturale, le plus souvent à des fins décoratives (Figure 48). Au total, 19 artefacts s'y classent, notamment deux clous carrés de petites dimensions en alliage cuivreux (22M1P8-5 et 22M1U6-5), qui ont probablement servi comme clous décoratifs sur une pièce de meuble, une petite fixation indéterminée (22M1T7-7) appartenant aussi probablement à un meuble ou un coffre, deux charnières de coffre en alliages cuivreux (22M1D1-7 et 22M1C8-7), et un fleuron en cuivre (22M1J3-3).

Également, on voit une plaque de renforcement ronde en laiton (22M1T8-39) servant à l'installation de poignée sur un coffre ou un meuble, six poignées de meubles en cuivre, dont un de type « bouton » (22M1A7-2), une paire de poignées en laiton (22M1B6-3 et 22M1E4-2) et une paire en argent (22M900X11-19 et 22M900X11-20), ainsi qu'une poignée dont ni la nature, ni la fonction n'a été déterminée (22M1C2-2). De façon générale, aucun décor n'est apparent, alors que la forme fait davantage office de décoration (BDD Auguste 2010). En effet, les poignées dites « à boule » avec plaques de renforcement sont fixées aux tiroirs de meubles ou encore aux bagages. Dans le cas des exemplaires trouvés, les formes et les tailles des poignées indiquent une utilisation sur une petite armoire, un coffre à bouteille ou encore sur les bagages d'un voyageur fortuné (Morton 1987; Parcs Canada 1992: 24).

Cinq chevilles pour des cordons de rideau ou employées comme patères complètent l'assemblage (22M1B1-3, 22M1E1-8, 22M1F7-4, 22M1P6-3 et 22M1T1-X), dont deux rosettes en forme de fleur et deux bases. Le décor floral tend à indiquer un souci du détail et servait possiblement dans la cabine du capitaine ou encore dans les quartiers des officiers, tout comme la nature des matériaux employés dans les accessoires d'ameublement notamment, car l'argent est rarement associé à des passagers du commun (Morton 1987; Ringer 1979: 22).

## **Éclairage et accessoires**

Un seul artefact est compris dans la catégorie de l'éclairage; il s'agit de trois fragments d'un chandelier vertical probablement en laiton provenant du lot 1E4 (Figure 49a). Cet objet comprend un fût mouluré (deux pièces verticales) octogonal avec un filetage à l'une des extrémités (permettant sans doute de la visser sur une base), ainsi que deux fragments de



douilles. Le chandelier réalisé en deux moitiés verticales jointes est une particularité de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, qui voit l'apparition du moule à deux pièces (Noël Hume 1976: 93; Tremblay 1996: 296). Les pièces du chandelier ne semblent pas s'emboîter, mais il n'est pas impossible qu'il s'agisse de deux ou trois objets distincts. Malheureusement, aucune caractéristique ne peut indiquer une provenance définie (BDD Auguste 2010; Woodhead 1984: 26-27; Dagneau 2008: 164).

## **Loisirs**

Les loisirs dans le cas du site 22M ne représentent que deux activités: la lecture et la musique. Trois artefacts sont compris dans cette catégorie dont deux fermoirs à livre identiques (*book clasps*), associés à un même ouvrage, et une guimbarde (*Jew's harp*) (Figure 49b). En alliage cuivreux et provenant du lot 1D1, les deux fermoirs sont en forme de «I», mais ne possèdent aucun autre décor, ils pourraient provenir par exemple d'une Bible (BDD Auguste 2010).

Quant à la guimbarde provenant du lot 1B9, elle est presque complète, ne manquant que l'aiguillon. Cet instrument en alliage cuivreux est utilisé au moyen de vibrations créées avec les doigts près des lèvres. Les guimbardes font souvent partie des marchandises destinées aux Autochtones (Musée canadien des civilisations 2013). Dans ce cas-ci, la guimbarde est le seul exemplaire de ce type trouvé sur le site, il est donc approprié de l'associer à un instrument musical individuel.

## **Objets symboliques et économiques**

Au total, la collection archéologique de l'*Auguste* comprend 1261 objets symboliques et économiques, principalement 1236 pièces de monnaie, des parties d'épée et quelques artefacts qui relatent un peu plus l'aspect individuel des gens à bord.

### *Objets symboliques*

En ce qui a trait à un côté davantage symbolique des objets, on retrouve une paire de cloches en bronze, deux médailles, un cachet, ainsi qu'une grenouille et des parties d'épées.

Deux cloches en bronze<sup>23</sup> ont été mises au jour, sans provenance cependant. Selon les notes de fouilles, bon nombre de fragments proviendraient des lots 1C9 et 1D3. D'autres fragments ont été retrouvés dans le lot 1X2. L'une des cloches porte une inscription latine, « SIT NOMEN DOMINI BENEDICTUM », et la date de 1733 au-dessus de l'image d'un crucifix (Figure 50). Elle mesure 39 centimètres de diamètre à sa base (BDD Auguste 2010; Ringer 1979: 27). Originellement interprétées comme étant une paire de cloches provenant d'une église, il semble qu'elles appartiennent bel et bien au navire. En effet, il est possible de retrouver non pas une seule mais deux cloches à bord d'un même navire. Il n'est cependant pas exclu qu'elles proviennent d'une église et qu'elles aient été réutilisées dans l'armement du navire (Hulot 2005: 301). De plus, le symbole chrétien n'est pas rare sur les sites d'épaves, soit par des objets sacrés ou l'attestation de la présence d'un prêtre à bord. Une médaille provenant du *Machault* (1760) présente une scène de crucifixion et une croix en relief est visible sur une cuillère en bois de la *Dauphine* (1704) (Dagneau 2008: 269, 350). Également, une cloche mise au jour sur le site de *La Marquise de Tourny* affiche une inscription latine, la date 1744, un crucifix ainsi qu'un dauphin en relief, tous des éléments symboliques catholiques (Dobson 2011: 79-82).

Un artefact qui possède une importance particulière et qui a en quelque sorte donné au site une valeur inestimable est une croix de Saint-Louis<sup>24</sup>, provenant du lot 1C5 (Figure 51). En effet, faite d'or et d'émail, cette décoration militaire appartenait à un chevalier de l'Ordre de Saint-Louis. Trois personnalités à bord ont pu porter cette médaille, soient Le Chevalier de La Corne, Louis, ou son frère Saint-Luc de La Corne, ou encore Le Chevalier de la Vérandrye, fils du célèbre explorateur (BDD Auguste 2010; Ringer 1979: 22; Parcs Canada 1992: 11-12):

Comme son frère, Saint-Luc de La Corne arborait la Croix de Saint-Louis, qui montrait leur appartenance à l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, créé par Louis XIV en 1693. L'appartenance à cet ordre constituait un honneur réservé aux officiers qui s'étaient distingués au

---

<sup>23</sup> Une seule est présente dans la réserve de Parcs Canada à Ottawa, soit 22M900X1-23.

<sup>24</sup> La croix de Saint-Louis ne fait pas partie de la collection archéologique de Parcs Canada à Ottawa, mais elle a été très bien documentée par les chercheurs, elle fait donc partie de cette étude (Bradley S.D.; BDD Auguste 2010; Parcs Canada 1992). Une deuxième croix aurait été trouvée sur le site par des chasseurs de trésor en 2003 (Dwyer 2004: 29-30).

combat, sur terre ou sur mer. Ces hommes recevaient le titre de chevalier, ainsi que des revenus et des pensions, et ils avaient le droit de porter la Croix de Saint-Louis, une décoration de belle apparence, consistant en une croix en or à huit pointes, émaillée de blanc[, ainsi qu'un émail bleu et la tête de Louis XIV en son centre] (Parcs Canada 1992: 12).

Une autre croix de l'Ordre de Saint-Louis a été trouvée dans les années 1960 sur le *Chameau* (1725) par des chasseurs de trésors (Storm 2002: 66).

Une autre médaille, en argent cette fois-ci, a été mise au jour en 1A2 (Figure 51). Ce petit médaillon présente le buste de Louis XV orienté vers la droite et l'inscription « LUD•XV•REX•CHRISTIANISS ». Sur le verso, on retrouve un ange de la victoire tenant deux couronnes et l'inscription « FOEDERUM•VINDEX » ainsi qu'un texte en latin dans la partie inférieure. Cet artefact est en fait une médaille commémorative, souvenir de la capture de Port-Mahon qui est la capitale de l'île de Minorque, en Méditerranée, par les troupes françaises sous la direction du duc de Richelieu. Cette victoire en avril 1756 contre les forces britanniques sonna le début de la guerre de Sept Ans entre la France et l'Angleterre (BDD Auguste 2010; Bradley s.d.a; Parcs Canada 1992: 45).

Également, un cachet en argent provient du lot 1A6 (Figure 51), présentant un décor complexe, incluant notamment quatre canards, un soleil, deux symboles maçonniques et des volutes sur les côtés. Il y a aussi une marque de cadence en forme de croissant de lune, impliquant que ce cachet appartient « au deuxième fils du détenteur des armoiries » (Parcs Canada 1992: 49). Les cachets étaient employés comme signature officielle sur les lettres, marquant une goutte de cire chaude pour les sceller (Bradley s.d.a; BDD Auguste 2010; Parcs Canada 1992: 49).

En ce qui a trait aux épées, un goujon de grenouille d'épée (22M900X11-17) a été mis au jour, ainsi que deux contre-gardes d'épée, un fragment de fourreau, deux fusées, quatre gardes, trois poignées et trois pommeaux d'épée (Figure 52). Certains artefacts sont en argent, mais la plupart sont fabriqués en alliages cuivreux. Une des fusées (22M900X1-91) est très intéressante puisqu'elle démontre un cœur en bois, enroulée d'un fil de cuivre, témoignant d'une méthode de fabrication particulière. Le goujon de grenouille, quant à lui, est une partie servant à fixer l'épée sur une grenouille, c'est-à-dire une bande de cuir portée autour du corps,

soit à la taille ou en bandoulière. Ce qui retient particulièrement l'attention de ces fragments d'armes sont les décors diversifiés. En effet, le fourreau (22M1E3-10) présente un décor floral, alors que certaines poignées ou pommeaux d'épées possèdent de simples motifs géométriques ou linéaires, d'autres, des volutes ou des rubans. Enfin, un spécimen de fusée (22M1P3-2) et de garde (22M1S1-77) possèdent des motifs d'armes et d'armures tandis qu'une autre garde (22M900X1-14) présente un décor de style rococo ou à motifs dits naturalistes. On retrouve donc au moins six exemplaires d'épées dans la collection de l'*Auguste*, mais dont la qualité de manufacture suggère davantage des objets symboliques ou d'apparat appartenant à des aristocrates ou des officiers. En effet, les armes blanches en Amérique du Nord sont remplacées rapidement par des haches ou des *tomahawks*. De même, en Nouvelle-France, les épées conservent une importance symbolique reflétant le rang social (BDD Auguste 2010; Bradley s.d.a; Parcs Canada 1992: 17).

### *Objets économiques*

La collection comprend trois sceaux d'emballage en plomb (*balting seal*), un jeton indéterminé, et 1236 pièces de monnaie, lesquelles représentent à elles seules 30% des objets du site 22M.

Le jeton (22M1A5-44) est fait d'argent, mais ne présente qu'un motif «floral» grossier sur un côté. Cet artefact demeure non identifié (BDD Auguste 2010). Trois sceaux en plomb proviennent des lots 1A1, 1W1 et 1W3 (Figure 53). L'un des sceaux présente un motif imprimé non défini, alors qu'un autre porte les inscriptions « R I K K », « L I N S », avec une fleur de lys et « A R I S » (de toute évidence, le mot est Paris). Le dernier sceau possède sur le recto les insignes royaux de France, c'est-à-dire les trois fleurs de lys à l'intérieur d'un bouclier couronné, des feuilles de laurier, et l'inscription « DU ROY ». Sur le verso, on retrouve l'inscription «Bureau de Bordeaux» avec un motif floral. Les sceaux en plomb servaient à assurer l'intégrité des marchandises, mais aussi à leur identification ou pour signifier leur dédouanement. Dans le cas de l'*Auguste*, les sceaux sont français. On peut donc se questionner sur leur fonction à bord d'un navire sous pavillon britannique en provenance de la Nouvelle-France (BDD Auguste 2010; Bradley s.d.a).

Les pièces de monnaie ont fait l'objet d'une étude numismatique détaillée par Charles Bradley (1999). Les informations qui suivent proviennent de son rapport de recherche inédit à Parcs Canada. Les 1236 pièces ont été frappées mécaniquement en or, en argent, en alliage de cuivre ou en billon<sup>25</sup> (Tableau 8 et Figure 54). Voici un résumé des différentes dénominations présentes sur le site de l'*Auguste* (Tableau 9 et 10):

Les 754 pièces françaises regroupent les quatre matériaux, mais se divisent en bon nombre de dénominations, notamment en Louis-d'Or, en écus, en deniers et en liards (Tableau 9). Les deniers faits de billon sont de moindre valeur et en plus grande circulation, menant à leur dégradation, alors que les pièces faites d'or ou d'argent étaient en général mieux conservées. La plupart des pièces de monnaie françaises datent de 1726 et ne présentent que très peu d'indices de circulation. On retrouve des provenances de Navarre et de Bourges entre autres et des exemplaires des types célèbres Louis aux Quatre L, Louis aux lunettes, Écu aux Lauriers et les sols de 12/24 deniers (Tableau 10) (Bradley 1999; 14-25; BDD Auguste 210; Parcs Canada 1992: 50; McCullough 1984: 33, 53).

Tableau 8. Nombre de pièces de monnaie selon leur pays de frappe et leur matériau (selon les informations de Ringer 1979 et Bradley 1999)

Pays de frappe	Matériaux				Total
	Or	Argent	Billon	Alliage cuivreux	
France	24	586	126	18	<b>754</b>
Angleterre	6			16	<b>22</b>
Espagne					
Mexique		407			<b>407</b>
Pérou		44			<b>44</b>
Guatemala		3			<b>3</b>
Chili		1			<b>1</b>
Portugal					
Brésil	4				<b>4</b>
Danemark					
Norvège		1			<b>1</b>
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>1042</b>	<b>126</b>	<b>34</b>	<b>1236</b>

On retrouve aussi 455 pièces de monnaie espagnoles, des dollars de huit réaux ou des *reales* faites d'argent. Également connues en anglais sous le nom de *pieces of eight*, elles sont

---

<sup>25</sup> Le billon est un alliage principalement fait d'argent (teneur variable) et de cuivre (50%), auquel est ajouté une faible quantité de plomb et parfois d'autres métaux (Bradley 1999: 11; Stevenson et Waite 2011: 96).

souvent associées aux histoires de pirates et de trésors. Les spécimens provenant du site 22M ont été frappés dans les possessions espagnoles du Nouveau-Monde, à Mexico (Mexique), à Lima (Pérou), à Guatemala (Guatemala) et à Santiago (Chili) dans les années 1750 (Bradley 1999: 26-28; BDD Auguste 2010; Parcs Canada 1992: 51; McCullough 1984: 33, 53).

Dans le même ordre d'idées, quatre pièces portugaises en or ont été frappées au Brésil, trois à Rio de Janeiro et une à Bahia, et valent quatre *escudos*. Elles datent d'entre 1739 et 1750 (Bradley 1999: 34-35; BDD Auguste 2010; McCullough 1984: 33, 53).

Les 22 pièces britanniques comprennent des guinées en or et des *pennies* en cuivre. Les pièces en or ont été frappées durant le règne de Charles II en 1677, qui en font les plus vieilles pièces de monnaie sur le site de l'*Auguste*, le règne de George I (1715), et celui de George II (1748 à 1753). Les pièces de cuivre datent d'entre 1723 et 1754, mais représentent la plus faible valeur monétaire (Bradley 1999: 34; BDD Auguste 2010; McCullough 1984: 33, 53).

Enfin, une pièce norvégienne (du royaume du Danemark) en argent a été retrouvée sur le site. Valant deux *skillings*, elle date de 1706, et a été frappée dans la ville de Königsberg sous le règne de Frederick IV (Bradley 1999: 35-36; BDD Auguste 2010; McCullough 1984: 33, 53).

Au sein de la collection de l'*Auguste*, on retrouve donc au total 56,6% des pièces de monnaie qui viennent de France, 36,8% des colonies espagnoles, 1,8% seulement d'Angleterre, 0,3% d'une colonie portugaise, et un seul exemplaire de Norvège.

## **Outils, métiers et instruments**

Cette catégorie fonctionnelle comprend 183 artefacts et se subdivise en sous-catégories, associées à un métier ou des tâches à bord du navire, tel que la navigation, le calfatage, le travail du métal, etc.

Six fragments d'un octant de Hadley proviennent entre autres des lots 1A8, 1H9, 1K4 et 1T7 (Figure 55). Inventé en 1731 par John Hadley, cet instrument sert à la navigation des bateaux en déterminant une latitude. D'une très grande précision, il remplaça le quartier de Davis au XVIII<sup>e</sup> siècle, mais fut rapidement concurrencé par le sextant dès le troisième quart

du XVIII<sup>e</sup> siècle (Hulot et L'Hour 2005: 120; Bradley 1990; Parcs Canada 1992: 29; Ringer 1979: 24). Également, des parties d'une longue-vue (ou d'un télescope) ont été retrouvées sur le site, sans provenance cependant (BDD Auguste 2010).

Tableau 9. Liste des dénominations des pièces de monnaie selon leur pays de frappe et leur matériau (Bradley 1999: 3-4)

Pays de frappe	Matériaux			
	Or	Argent	Billon	Alliage cuivreux
France	Double <i>Louis d'Or</i> <i>Louis d'Or</i>	<i>Écu</i> 1/2 <i>Écu</i> 1/5 <i>Écu</i> 1/6 <i>Écu</i> 1/20 <i>Écu</i>	<i>Douzaine</i> Sol de 15 <i>Deniers</i> Douze <i>Deniers</i>	Six <i>Deniers</i> <i>Liard</i>
Angleterre	Guinée 1/2 Guinée			<i>Pennie</i>
Espagne (colonies)		Un <i>reale</i> Deux <i>reale</i> , <i>Pesos de plata</i> (huit <i>reales</i> )		
Portugal (colonie)	<i>Dobra de Quatre-Escudos</i>			
Danemark (Norvège)		Deux <i>Skillings</i>		

Tableau 10. Liste des types de pièces de monnaie par pays de frappe et par matériau (Bradley 1999)

Pays de frappe	Matériaux			
	Or	Argent	Billon	Alliage cuivreux
France	<i>Louis aux Quatre L</i> <i>Louis aux Lunettes</i> <i>Louis au bandeau</i>	<i>Écu Vertugadin</i> <i>Écu de Navarre</i> <i>Écu de France</i> <i>Écu de Huit L</i> <i>Écu aux Lauriers</i> <i>Écu au Bandeau</i>	<i>Douzaines</i> Sol de 15 <i>Deniers</i> Douze <i>Deniers</i>	Six <i>Deniers</i> <i>Liard</i>
Angleterre	Charles II (4e type buste) George I (2e type buste) George I (type tête âgée) George II (type tête âgée)			George I (2e type buste) George II (jeune buste en armure) George II (buste âgé en armure) George II (buste âgé en armure, frappé pour circulation en Irlande) n.i. 1/2 pennies
Espagne (colonies)		« Dollars »		
Portugal (colonie)	John V, Joseph I			
Danemark (Norvège)		Frederick IV		

La fouille du site a révélé la présence de plusieurs compas à pointes sèches droits, notamment en laiton. « Le compas sert à prendre des mesures, reporter des distances et tracer des cercles. Il est formé de deux branches articulées jointes par un rivet; l'une des extrémités libres se termine en pointe, alors que l'autre porte une pointe ou un crayon » (Lapointe 1994: 79). On retrouve de plus deux compas de carte (22M900X11-30, 22M900X11-31) et des crayons, aussi appelés « plumes ». Deux crayons en argent, entre autres, proviennent des lots 1C5 et 1F7, et sont composés d'une pointe aurifère et d'un mécanisme à ressort. Un dernier crayon en bois représente aussi un intérêt (22M900X1-95), puisque des analyses ont identifié des traces d'ocre à l'intérieur, un pigment naturel employé notamment par les Amérindiens (Bradley 1980; Bradley s.d.a; Parcs Canada 1992: 30; BDD Auguste 2010). Ces compas et crayons sont typiques de trousse de pilotes employées à bord (Figure 56). Des exemples sont aussi présents sur d'autres sites d'épave, par exemple sur le *Prince de Conty* (1746), le *Maidstone* (1747), l'*Alcide* (1747) et l'*Invincible* (1758) (Veyrat 2005a:109; Dagneau 2008: 132; Bingeman 2010: 97; Bradley s.d.a; Parcs Canada 1992: 30; BDD Auguste 2010).

Trois plombs de sonde (22M1T6-44, 22M1U5-1, 22M900X1-22) s'ajoutent aux instruments de pilotage, deux à main (*hand sounding leads*) et un de plus grandes dimensions qui peut aller à de plus grandes profondeurs (*deep or large sounding lead*) (Figure 57). Ces instruments de bathymétrie étaient attachés à une corde graduée, appelée filin, et servaient à déterminer non seulement la profondeur de l'eau, mais possédaient également une cavité dans la partie inférieure servant à loger un morceau de suif pour prélever et identifier la nature du fond marin. L'un d'entre eux possède l'inscription « XX », indiquant que le plomb de sonde pèse environ 20 livres (Veyrat 2011; Gawronski 1992: 151; Ross 1979: 22, 152; BDD Auguste 2010; Parcs Canada 1992: 28). La forme allongée de ce dernier à section octogonale est le type moderne probablement le plus fréquent sur les épaves de cette période. De plus, les arêtes émoussées indiquent un usage intensif (Veyrat 2011: 67-68). Les caractéristiques de chacun renvoient aux différences dans leur utilisation, par exemple un plomb plus lourd doit être utilisé par mauvais temps ou pour atteindre de plus grandes profondeurs. On en retrouve d'autres exemplaires sur l'*Alcide* (1747), l'*Invincible* (1758), le *Tilbury* (1757) et le *Maidstone* (1747) (Veyrat 2005b: 108; Dagneau 2008: 132; Bingeman 2010: 103).



La fouille a révélé 39 fragments de plaques ou de feuilles (*sheeting*) de cuivre et 89 de plomb de différentes épaisseurs et en divers états de préservation. Les plaques semblent se répartir sur l'ensemble des lots. Elles ont été associées aux réparations ou au calfatage de la coque du navire, en fonction de l'épaisseur du métal, de son état de conservation et de la présence d'ouvertures, et d'indices de leur fixation au moyen de clous carrés (BDD Auguste 2010). En effet, « ces plaques, à distinguer des couvre-lumières de canon, pouvaient être martelées contre la cloison interne du navire pour colmater une brèche » (Dagneau 2008: 90; L'Hour et Veyrat 2001: 38, L'Hour et Veyrat 2003: 52; L'Hour et Veyrat 2004: 57).

Provenant des sous-opérations 1A, 1S, 1U et 1W, 13 pesons de plomb ont été mis au jour (Figure 58). Les poids ne présentent cependant aucune marque indiquant une mesure de référence liée à un système pondéral. De dimensions et de poids plutôt variables, les pesons peuvent être associés à une fonction commerciale ou encore employés par le commis aux vivres à bord des navires (Bradley 1978: 28; BDD Auguste 2010).

Plusieurs éléments sur le site 22M rappellent le travail du métal dont un poinçon en cuivre, une scorie (22M1U6-16, 22M1U6-24), un disque indéterminé et des plaques de cuivre (*jaws*) servant à maintenir une pièce dans un étau sans l'abîmer (Figure 59). Des artefacts indiquent la présence à bord d'un artisan du métal, soit professionnellement sur le navire ou en transition, s'il avait exercé en Nouvelle-France (Bradley s.d.a; BDD Auguste 2010).

Également, deux moules à cuillère en cuivre faits de deux parties témoignent des activités d'un artisan du métal ou encore d'un fondeur (Figure 60). Les dimensions d'un moule (22M1H7-7) se réfèrent aux cuillères de table et l'autre format (22M900X1-17) aux cuillères à café. On retrouve cependant des armoiries, non identifiables, à l'intérieur de l'un des moules. Le moule a donc pu appartenir à une famille aisée de Nouvelle-France. Il s'agit d'un outil très dispendieux, mais permettant de mouler ses propres ustensiles. Des reproductions modernes en étain ont été réalisées et ajoutées à la collection de Parcs Canada (Parcs Canada 1992: 54; BDD Auguste 2010).

## **Quincaillerie d'architecture**

La quincaillerie d'architecture comprend au total 33 artefacts, dont 18 clous, six rivets et neuf cache-clous (Figure 61). En ce qui a trait aux clous, tous éparpillés sur le site, 15 sont

en fer de diverses dimensions et dans différents états de conservation, tandis que deux clous incomplets sont en plomb et un en cuivre forgé (BDD Auguste 2010). Les rivets sont en alliages cuivreux et proviennent principalement du lot 1U2. Ils consistent en des têtes plates et rondes d'environ 2 centimètres de diamètre et de fragments de tiges. Enfin, les cache-clous sont également des têtes plates, mais avec une ouverture de la même taille que les têtes de clous, probablement pour protéger le fer de l'action de l'eau de mer et éviter la corrosion. Il y en a trois en cuivre et six en plomb, entre 2 et 3,5 centimètres de diamètre (BDD Auguste 2010; Bradley s.d.a).

### **Indéterminés**

Certains artefacts de la collection (38 objets soit moins de 1%) ne peuvent pas être spécifiquement identifiés ou reliés à une fonction déterminée. On retrouve entre autres une tige de plomb tordu d'environ 3 cm de longueur (22M1E8-9) qui peut appartenir à un clou, six fragments de bois divers non identifiables, un objet en plomb circulaire d'environ 18 centimètres de diamètre avec un «X» en son centre (22M900X1-178), un objet en cuivre de forme ovale avec un fleuron à l'une de ses extrémités (22M1C3-34), un petit objet en forme de cloche ou de dé à coudre en plomb (22M1H8-3), ainsi que 22 anneaux en cuivre ou en laiton entre 3 et 3,5 centimètres de diamètre qui pourraient s'apparenter à des grenadières. Il peut s'agir d'anneaux de support ou de sangle pour le port d'un sac ou encore de fusils (BDD Auguste 2010).

### **3.3 ÉCOFACTS**

La catégorie des écofacts comprend trois sous-catégories, soient les vestiges fauniques, botaniques et inorganiques. Elle consiste en 165 éléments, correspondant à 4,19% de la collection archéologique du site 22M.

#### *Vestiges fauniques*

Les vestiges fauniques comprennent seize éléments (0,41%), dont quinze en os et un de coquille de mollusque non identifié (Figure 62). Il y a trois ossements qui n'ont pas pu être identifiés et un fragment qui a été détruit lors d'une analyse (non spécifiée). Le reste de l'assemblage provient principalement d'animaux ayant servi à l'alimentation des passagers et de l'équipage. En effet, les restes fauniques se composent de deux ossements de mouton (un

*humerus* et un *ibium* gauche), quatre ossements possiblement de vache (un *ibium* droit, une vertèbre, une côte et un *estragalous*) et cinq qui proviennent de mammifères non identifiés. Parmi ces derniers, deux ossements présentent des traces de dents, l'un de canidé, potentiellement un chien, et l'autre de rongeur, probablement un rat (Ringer 1979: 26; Parcs Canada 2010). Une substance analysée provenant d'un des canons a de plus été identifiée comme de la graisse de porc (Sergeant 1979). Ces vestiges fauniques renseignent donc sur les provisions qui ont été embarquées à bord du navire et sur les espèces animales consommées durant la traversée. Les traces de dents de rongeurs ne sont pas insolites, puisqu'il n'est pas rare de constater la présence de rats à bord des navires. Celles de canidé par contre pourraient indiquer qu'un des passagers ait amené un chien de compagnie à bord pour le voyage vers la France.

#### *Vestiges botaniques*

La collection comprend en tout 65 éléments botaniques (1,65%), dont 57 fragments de charbon de bois de petite taille ( $\leq 5$  centimètres) majoritairement répartis dans la sous-opération 1T, mais aussi dans les lots 1S3, 1S8, ainsi que huit fragments d'écorce non identifiés dans le lot 1A4. Aucune essence n'a été identifiée. Les charbons sont majoritairement regroupés sous le numéro de provenance 22M1T10-1, dans un sac pesant près de 2 kilogrammes (Bradley 1978: 47).

#### *Vestiges inorganiques*

La catégorie des vestiges inorganiques se compose simplement de 84 éclats de pierre dont ni la nature exacte, ni la fonction n'a été identifiée (lithique indéterminé).

## Chapitre 4. Les espaces fonctionnels à bord de l'*Auguste*

La présentation de la culture matérielle du site de l'*Auguste* a mis en lumière les catégories fonctionnelles à bord de ce navire de cartel, où les passagers de l'élite coloniale française ont partagé les espaces avec l'équipage, les vivres pour le voyage transatlantique et l'équipement de navigation. Selon la théorisation des espaces à bord du navire, chaque catégorie fonctionnelle d'objets provient d'une zone précise dans le bâtiment. Cette idée conduit à l'hypothèse que l'organisation spatiale d'origine sur le navire peut être transposée dans la distribution des artefacts sur le site, à la suite de la compréhension des dynamiques du naufrage et de la destruction du navire.

Dans ce chapitre, la culture matérielle de l'*Auguste* sera remise dans ses contextes d'origine, à travers une analyse qui tient compte de trois variables: la distribution des catégories fonctionnelles sur le site, une hypothèse sur les espaces fonctionnels à bord du navire et un modèle des dynamiques dans l'espace de la destruction de l'épave. Cette analyse ne s'est pas fait en sens unique, mais a requis des allers-retours impliquant le raffinement progressif de cette hypothèse des espaces fonctionnels à bord et du modèle de transformation du navire sur le site archéologique à l'étude.

La distribution des catégories fonctionnelles comprend trois angles d'analyse, soient l'étude de la répartition spatiale des objets lors des fouilles, celle de leur provenance d'origine ou lieu de production et celle de leur affiliation socioéconomique, qui tente d'identifier leur propriétaire ou du moins d'établir des distinctions hiérarchiques à bord. Cette démarche vise à comprendre essentiellement l'organisation des espaces fonctionnels sur un navire de passagers et de replacer les artefacts dans leur contexte à bord. En effet, en établissant la distribution de chaque catégorie d'artefacts sur le site d'épave et en développant une compréhension de sa formation avant, pendant et après le naufrage, il est possible de définir le point d'origine des objets ou des ensembles d'objets sur le navire.

La division fonctionnelle de l'espace à bord peut ainsi être remise en perspective et éventuellement permettre de visualiser les processus de formation du site d'épave (prédépositionnels, dépositionnels et postdépositionnels) (Dagneau 2008: 8-9; Bernier 2007: 239). Cette dernière étape tend à mettre en lumière les différents facteurs qui modifient

l'apparence du site archéologique et influencent les interprétations des données et des concentrations d'objets provenant du navire. Il est ensuite possible de mieux saisir les dynamiques au sein du navire, et de mieux concevoir l'organisation du dernier voyage de l'*Auguste*, en fonction de sa nature et de l'objectif de la traversée transatlantique réalisée à l'automne 1761, soit le transport de passagers à bord d'un navire de cartel.

Selon le registre du port de Québec, lors de son arrivée sous le commandement du capitaine John Knowles en juillet 1761, l'*Auguste* de Londres est un navire à trois-mâts et à voiles carrées (Figure 63), armé de neuf canons, mais équipé pour en loger seize et jaugeant environ 245 tonneaux (Parcs Canada 1992: 39; Proulx 1979: 35). Ces dimensions indiquent qu'il devait mesurer environ 100 pieds<sup>26</sup> de longueur (30,5 mètres), ce qui en fait une embarcation plus modeste que le *Machault* (1760), une frégate de 34 mètres de longueur et jaugeant environ 500 tonneaux, ou l'*Invincible* (1758), un vaisseau de ligne de 74 canons de 143 pieds (46,5 m) de longueur.

L'*Auguste* était au départ un navire marchand français et non un navire militaire et, à l'époque de son naufrage, il semble avoir déjà servi pendant plusieurs années, présentant bon nombre de réparations. Le navire devait être capable de se défendre en cas d'attaque et demander le moins de support naval que possible. Ce cartel, parti pour la France avec des passagers à bord, naviguait normalement à l'aide de 39 marins – c'est ce que comptait l'équipage français à son bord lors de sa capture par les Britanniques en 1756 –, mais Saint-Luc de La Corne fait état d'un équipage réduit, soit de seulement 17 marins lors du dernier voyage<sup>27</sup> de l'*Auguste* (Parcs Canada 1992: 39).

L'analyse des données de fouille peut nous apporter une meilleure compréhension du naufrage, de la formation du site sous-marin et de l'organisation interne du navire. Ce faisant, il faut considérer la réorganisation spatiale et le caractère résiduel de la collection, l'action hydraulique ayant détruit la plupart des vestiges architecturaux et redistribué le mobilier. Les artefacts retrouvés ne représentent ainsi qu'une partie de ce qui existait à bord du navire.

---

<sup>26</sup> Dans Parcs Canada (1992), il est question de 70 pieds (21,3 mètres) et dans le rapport de Ringer (1979) et l'ouvrage de Proulx (1979), on parle d'entre 100 et 120 pieds de longueur. Pour en faire une moyenne et à des fins pratiques, il a été décidé de conserver 100 pieds ou 30,5 mètres dans le cadre de cette étude.

<sup>27</sup> Le journal de Saint-Luc de La Corne mentionne 15 marins (1778: 12), mais son décompte des gens à bord en dénombre 17 personnes (1778: 21).

L'analyse est limitée du fait que la grille des fouilles ne couvre pas l'ensemble du site et que plusieurs artefacts récupérés à l'extérieur de la grille ne possèdent pas de numéro de provenance, les rendant impossibles à localiser précisément dans l'espace du site. Malgré cette contrainte, il a tout de même été possible de croiser les données archéologiques et historiques, les notes de fouilles et la base de données pour en faire ressortir des résultats intéressants, puisqu'un bon nombre d'artefacts se sont tout de même rendu jusqu'aux chercheurs, parfois dans un état de préservation assez remarquable. De ces objets mis au jour et étudiés, certains ensembles significatifs peuvent être mis en lumière.

#### **4.1 La répartition des artefacts**

Selon les études sur la répartition des artefacts sur un site d'épave (notamment Bernier 2007; Dagneau 2008), les objets les plus lourds tendent à tomber plus directement sur le fond, tout comme les objets en cale tendent à moins se disperser que ceux sur les ponts, en fonction des conditions du naufrage. La traînée qui s'en suit peut être également influencée par divers courants, la nature du fond marin et la rapidité d'ensevelissement du site. De telles théories sous-tendent l'identification de quelques regroupements sur le site de l'*Auguste*.

L'analyse débute avec les objets qui semblent être les plus proches de leur position d'origine, soit au fond de la cale de l'*Auguste*. Les canons ont été les premiers artefacts majeurs à être reconnus et répertoriés sur le site 22M. Ils sont aussi les artefacts les plus lourds et donc le moins susceptibles d'être soumis aux dynamiques du site. Ils se concentrent dans les sous-opérations 1D et 1G, et il est possible de remarquer une certaine symétrie dans leur distribution (Figure 64). Sept d'entre eux semblent être disposés de part et d'autre perpendiculairement de ce qui a pu être l'axe central du navire.

Théoriquement, quelques-uns des canons auraient été placés sur un des ponts pour l'armement, tandis que les autres ont pu servir de lest dans la cale. Deux canons avaient l'âme volontairement bouchée, confirmant qu'ils aient servi de lest (Ringer 1979: 35). Les canons de lest ont été placés au centre-avant de la cale, perpendiculairement à la quille comme dans le cas de la *Dauphine* (1704), site de La Natière situé à Saint-Malo (Dagneau 2008: 98; L'Hour et Veyrat 2004: 36). Leur description incomplète – par exemple, on ignore lesquels d'entre eux avaient une âme bouchée – et la provenance manquante de quatre canons empêchent

d'extrapoler davantage sur la relation entre leur emplacement d'origine à bord et leur disposition finale sur le site.

Une concentration de boulets et un grand nombre de munitions, des balles de plomb pour la plupart, avaient également une fonction secondaire de lest à bord du navire. Les boulets auraient pu être stockés dans un puits à boulets ou une soute à munitions, qui se trouve normalement à l'arrière de l'emplanture du mât principal comme sur le site du *Célèbre* (1758) et du *Prudent* (1758) à Louisbourg, de la *Dauphine* (1704) à Saint-Malo, du *Machault* (1760) dans la Restigouche et même de *La Belle* (1686), dans le golfe du Mexique (LaRoche 2011: 20-23; L'Hour et Veyrat 2004: 36; Dagneau 2008: 205; Bruseth et Turner 2005: 70-75).

Cependant, la plupart des calibres ne correspondent pas aux canons retrouvés sur le site, laissant supposer qu'ils étaient employés surtout comme lest pour la stabilisation du navire. La majorité de ces artefacts se regroupent dans la partie est de l'opération 1P, principalement en 1P7 et 1P8 (Figure 65). Le boulet ramé a quant à lui été retrouvé dans la sous-opération 1U8, près de la zone des canons (Ringer 1979: 34). L'assemblage des boulets et des canons pourrait donc situer d'une part la partie arrière du navire (derrière le mât principal) dans la sous-opération 1P et la zone avant dans la sous-opération 1D, voire 1G.

Deux autres catégories d'objets proviennent supposément du pont supérieur, à l'intérieur du château arrière. En effet, les armes légères et une partie des balles de plomb mises au jour dans la sous-opération 1B font possiblement partie d'un armement de bord, vu leur nombre réduit et leur éparpillement sur le site (Figure 66), correspondant peut-être à l'emplacement de la sainte-barbe. Ainsi, il s'agit probablement d'armes d'appoint appartenant aux officiers à bord, puisque les caractéristiques des pistolets et des mousquets liés à la Marine ou aux *Dragoons*, une unité de la cavalerie britannique, et en particulier de la plaque de couche ayant la marque de Will Brander, un armurier londonien (Régi'Arm 1996: 14-16; Bradley s.d.a; Angleterre 2014; Ambrose 2014) les lient à une origine britannique.

En fonction de leur position plus haute dans le navire et leur légèreté relativement aux canons et aux boulets, on peut s'attendre théoriquement à une répartition plus large sur le site, ainsi qu'un éloignement général dans le sens du déversement des contenus du navire. Leur axe de répartition finale de sud-ouest en nord-est permet donc de les replacer à l'arrière du pont

principal, vraisemblablement dans le quartier des officiers, dans la mesure où la cabine du capitaine est occupée par des passagers lors du naufrage. La position de ces vestiges du gaillard arrière, par rapport à l'axe des canons et des boulets, semble indiquer que ce gaillard et son contenu aient été déposés vers le rivage lors de la tempête, dans un premier temps, puis aient bougé dans un axe sud-ouest/nord-est dans un deuxième temps.

Un autre ensemble spatiofonctionnel d'objets tend à identifier la cabine du capitaine à l'arrière du pont supérieur, aussi appelée dunette, et probablement le quartier des officiers à l'arrière du pont principal, représenté par des assemblages dans les sous-opérations 1A, 1B, 1P et 1S. Quelques éléments dispersés d'aménagement intérieur y ont d'ailleurs été retrouvés, incluant des charnières de coffre, des poignées stylisées, des chevilles à décor floral pour maintenir les rideaux en place, ainsi que des parties de chandelier (Figure 70). Cet accessoire de table est relativement luxueux et a pu orner la cabine du capitaine (Dagneau 2008: 164; L'Hour et Veyrat 2002: 41; British Cutlery 2001: 47). De façon générale, les marins et autres passagers devaient employer des lampes à l'huile ou de simples chandelles.

De ces sous-opérations provient aussi du verre à vitre, associé à la galerie de dunette, et l'une des marques de tirants d'eau, typiquement apposées sur l'étambot du navire (Ringer 1979: 34). Quant à la céramique de cette zone, elle comprend le tesson d'une soucoupe à thé en porcelaine, de la faïence britannique et de la vaisselle commune de service, autant française qu'anglaise, allemande et italienne. Ce sont cependant les fragments de verre bleu-vert français concentrés et le verre vert britannique qui retiennent l'attention. S'ajoutent à cet assemblage d'autres éléments de verrerie de table, également britannique (Figure 71 et 72). Cette concentration regroupe enfin les parties d'épée, aussi réparties dans un axe nord-est/sud-ouest et associées au haut rang social ou militaire (Figure 73).

L'une des concentrations qui ressort également est l'agglomération d'artefacts associés à la zone apparente de la cuisine située dans le gaillard avant (Figure 67). La présence de briques, de mortier, de fragments de tuiles, de morceaux de charbon, de quelques vestiges fauniques, du seul tuyau de pipe mis au jour sur le site et de divers tessons de céramique dans les sous-opérations 1T et 1U est révélatrice de la présence d'un four de cuisine, d'ordinaire situé à l'avant du navire sur le pont principal (Ringer 1978: 24; Dagneau 2008: 280).



Au même titre que les objets du gaillard arrière, les items de la cuisine semblent avoir été retirés de l'épave vers la rive, possiblement logés sous le flanc tribord du navire lors du naufrage, puis redistribués dans un axe du sud-ouest au nord-est, c'est-à-dire de la rive vers le large, ultérieurement à la phase de déposition. Bien que très fragmentaire, la céramique française dans cette zone, par exemple la terre cuite commune et la faïence brune, est souvent utilisée pour la cuisson des aliments. Les quelques tessons de céramique anglaise et italienne des mêmes lots possèdent des caractéristiques aussi rattachées à la préparation de la nourriture (Figure 68). Ces artefacts peuvent donc être partie intégrante de l'équipement de bord de l'*Auguste*.

Fait intéressant, le seul fragment de pipe à fumer sur le site a été découvert dans cette zone, rappelant la pratique maritime selon laquelle on fumait à l'avant du navire afin de diminuer le risque d'incendie, incident des plus redoutés en mer (Ringer 1979: 35). Cette zone comprend des vestiges fauniques (Figure 69), soient des ossements d'animaux, entre autres de moutons et de grands mammifères, probablement des vaches, dont certains portent des traces de dents de canidé et d'autres de rongeur (BDD Auguste 2010).

Cette zone liée au gaillard avant voit également la présence de fragments de la ou des cloches de bronze. Bien que les rapports ne fournissent pas de provenance précise, les notes de fouilles décrivent la présence de fragments de cloche en 1C9, 1D3 et 1X2. La cloche est traditionnellement placée sur le mât de misaine, lequel traversait le gaillard avant sur les navires du XVIII<sup>e</sup> siècle. Le dépôt des fragments de cloches sur le site correspondrait donc au démembrement du gréement et des parties supérieures du navire discuté plus loin dans ce chapitre. Le morcèlement d'un tel objet, normalement relativement solide de par son matériau, rappelle la violence de la tempête qui a démembré l'*Auguste*.

Dans un autre ordre d'idées, bien que les pièces de monnaie couvrent l'entièreté du site, une concentration majeure recoupe les sous-opérations 1A, 1B, 1T et 1S (Figure 74). Une bonne partie des pièces devait donc être entreposée dans la cale dans des coffres ou des bagages, expliquant la plus grande quantité de spécimens à cet endroit. D'autres pièces de monnaie devaient également se trouver en compagnie des passagers dans la partie supérieure du navire, menant tout de même à leur redistribution sur l'intégralité du site. Malheureusement, l'étude numismatique ne tient compte ni du pays d'émission, ni de la

valeur monétaire des pièces dans l'identification de leur provenance sur le site par sous-opération (Bradley 1999).

Pour arriver à comprendre davantage la répartition des différents types de pièces de monnaie, par dénomination, par pays d'origine ou simplement par leur distribution dans les lots, il serait nécessaire de reprendre toutes les notes de fouilles et les catalogues d'artefacts manuscrits concernant chaque pièce, puis effectuer une corrélation entre leur identification, leurs caractéristiques et leur provenance sur le site de l'*Auguste*. Cette opération implique une étude à plus long terme et particulièrement approfondie, dépassant le cadre de cette étude. Les informations employées dans l'analyse de la répartition spatiale des pièces de monnaie demeurent donc pour le moment incomplètes.

Certains regroupements d'artefacts, sans présenter de concentrations significatives, témoignent d'une cohérence de la répartition postdépositionnelle sur le site dans un axe du sud-ouest au nord-est, tels que les plombs de sonde. Ces derniers semblent provenir de ce qui a pu être le poste du pilote, vers l'avant du pont principal. Les instruments de navigation, quant à eux, incluant les parties de l'octant de Hadley et les différents compas et pointes sèches, se situaient vers l'arrière du navire, ce qui concorde avec leur association aux officiers de bord ou au capitaine (Figure 75) (Dagneau 2008: 132, 280). Quant aux ustensiles de table, ils se présentent de façon très éparse sur le site en fonction de leur matériau, témoignant possiblement de leur transport par les passagers, et non de leur entreposage dans des bagages regroupés dans la cale (Figure 76 et 77).

Également sans concentration apparente, les plaques de plomb et de cuivre sont réparties sur l'ensemble du site (Figure 78). Leur large distribution, leur nombre (n=128), ainsi que les trous présents sur la majorité des plaques laissent à penser qu'elles faisaient partie des réparations sur la structure du navire (Proulx 1979: 40) et n'étaient pas entreposées dans un espace défini pour un usage ultérieur par le calfat, comme c'était le cas des plaques de plomb enroulées sur la *Dauphine* (1704) (L'Hour et Veyrat 2001: 38, L'Hour et Veyrat 2003: 52; L'Hour et Veyrat 2004: 57).

Cette répartition des artefacts sur le site de l'*Auguste*, jumelée aux indices historiques principalement du journal de La Corne, permet de reconstruire les grands schèmes de

l'occupation du navire, ainsi qu'une partie de la séquence événementielle menant à la formation du site d'épave.

## 4.2 La provenance des artefacts et leur affiliation socioéconomique

Si le contexte archéologique et la distribution des classes d'objets sur le site permettent de déterminer différents espaces fonctionnels à bord du navire, il est pertinent aussi d'établir la provenance des objets et leur affiliation socioéconomique pour en comprendre l'utilisation à bord et, par la suite, pouvoir relier ces fonctions aux caractéristiques d'un navire de cartel. L'histoire de l'*Auguste* et la liste des passagers qui étaient à bord mettent en lumière différentes échelles sociales. Une différenciation pourra ainsi être tentée afin de distinguer les membres ordinaires de l'équipage et les passagers de marque, fondée sur la supposition d'une relation entre les restes matériels et l'identité socioéconomique des acteurs (Hodder 2012; Casella et Fowler 2004: 2).

Certains objets n'ont cependant pas d'indices de propriété bien définis, mais en vertu de leur matériau et de leur fonction, ils peuvent être associés à un groupe particulier et ainsi être analysés en lien avec le reste de la collection provenant de l'épave. La situation d'un paquebot est donc particulière, car chacun des passagers amène à bord un certain nombre d'effets personnels pour l'utilisation à bord ou ultérieurement.

C'est aussi l'implication de l'État dans un navire de cartel qui particularise l'*Auguste*. Sur ce site d'épave, trois provenances principales peuvent être observées au sein de la collection, soit l'Angleterre, la France et la Nouvelle-France, parmi lesquelles se dessinent des nuances sociales et économiques significatives (Figure 79 et Tableau 11).

L'artillerie, les éléments d'armes portatives et les mitrailles font majoritairement partie d'un armement de bord de provenance britannique. Les canons en fonte ont été coulés en Grande-Bretagne par la *Whitehead and Company*, tout comme la plupart des boulets de différents calibres retrouvés sur le site, incluant un spécimen qui porte le phéon ou la *broad arrow* du *British Board of Ordnance*, attestant une affiliation à l'armée ou la Marine. La seule exception attestée est un boulet français d'une livre qui appartient probablement aux éléments résiduels de l'armement français du navire.

Les armes d'épaule et de poing semblent appartenir aussi à la Marine britannique, tout comme des éléments de mousquet et de pistolet portant les marques de W. Brander, un armurier londonien actif entre 1690 et 1750 (Régi' Arm 1996: 14-16).

En ce qui a trait à la consommation et à la vie quotidienne à bord du navire, la collection présente principalement une origine de France, bien que certains artefacts proviennent d'Angleterre, d'autres de Nouvelle-France, et quelques éléments céramiques d'Allemagne et d'Italie du Nord. Elle regroupe d'une part des objets présentant un caractère utilitaire sur le navire, c'est-à-dire employés sans distinction sociale par toutes les personnes à bord, incluant des contenants pour la préparation des aliments retrouvés près des fragments de four.

Tableau 11. Provenances des artefacts selon leur catégorie fonctionnelle (exception des éléments liés à l'architecture ou à la structure du navire)

<b>Catégories</b>	<b>Mobilier de bord</b>	<b>Équipage</b>	<b>Passagers</b>
<b>Artillerie et accessoires</b>	Angleterre		
<b>Armes et accessoires</b>	Angleterre ?France		
<b>Munitions</b>	Angleterre France		
<b>Vêtements, parures et accessoires</b>		Angleterre	France Nouvelle-France
<b>Ustensiles de consommation et accessoires</b>		?Angleterre	Nouvelle-France
<b>Contenants Céramique</b>	Angleterre Nouvelle-France (France, Angleterre, Allemagne, Italie)		
<b>Verre</b>	?Nouvelle-France (Angleterre et France)		Nouvelle-France (Angleterre et France)
<b>Métal</b>	?Angleterre		
<b>Éclairage et accessoires</b>	?		
<b>Loisirs</b>			?
<b>Objets symboliques et économiques</b>	France	Angleterre Espagne	France Espagne (et colonies) Portugal (et colonies) Norvège
<b>Outils et instruments</b>	?Angleterre ?France		

Ces contenants sont des assiettes ou des bols liés à la consommation de nourriture en terre cuite commune et en faïence française, en céramique italienne et en faïence anglaise, et des pichets en grès rhénan et en terre cuite vernissée verte de France et des fragments de bouteilles à vin britanniques et françaises pour la consommation de boissons.

La céramique, bien que l'échantillon soit limité, comprend donc une variété de pièces représentatives des liens commerciaux en Nouvelle-France. Ces exemples sont tous des artefacts typiques de sites terrestres coloniaux et maritimes datant de la même période, comme Louisbourg, Place-Royale de Québec et le *Machault* (BDD Auguste 2010; Brassard et Leclerc 2001; Dagneau 2008).

D'autre part, les fragments d'assiette ou de contenants en faïence blanche française et/ou britannique et en porcelaine fine anglaise, tout comme les objets de verrerie de table britannique, notamment le pied d'un verre d'alcool ou à dessert, témoignent d'un cadre matériel assez distingué parmi les gens qui étaient à bord, soit des passagers, soit du capitaine. Il en va de même pour les ustensiles à usage spécifique (casse-noix et pinces à sucre) ainsi que les ustensiles en argent portant des armoiries familiales et des marques de fabricant, pour la plupart de Nouvelle-France.

Également, les flacons en verre bleu-vert typiquement français, associés à l'arrière du navire, tendent à indiquer l'entreposage de produits d'hygiène ou d'huile, confirmant un certain vouloir de confort durant la traversée. Ces bouteilles ou flacons d'origine française appartiennent vraisemblablement à des passagers néofrançais ou du moins d'un réapprovisionnement à Québec avant le départ du navire.

Les cloches font parties du matériel de bord du navire, mais ne présentent pas de lieu exact de production. Néanmoins, certaines des caractéristiques telles que l'inscription latine, les symboles religieux et la date de 1733 sur l'une des deux convergent vers une appartenance française. En effet, l'inscription « SIT NOMEN DOMINI BENEDICTUM » se retrouve également sur des pièces de monnaie de France, soient divers types d'écus, de douzaines et de sols de différentes dénominations (Bradley 1999: 19-24).

De plus, il est possible de discerner des indices de pratiques commerciales françaises et coloniales. Ces témoins commerciaux incluent des sceaux avec inscription encore visible et

des ustensiles portant des marques de charge et de décharge indiquant un lien avec trois grandes villes: Paris, la capitale; Bordeaux, l'ancien port d'attache de l'*Auguste*; et Aix, où l'on garantissait entre autres divers produits manufacturés.

En ce qui a trait aux possessions personnelles, celles-ci réfèrent plus particulièrement à l'individualité de chacune des personnes à bord. Elles comptent plusieurs pièces vestimentaires, et de nombreux artefacts symboliques et économiques venant d'une des trois provenances principales que sont l'Angleterre, la France et la Nouvelle-France. Du côté britannique, divers éléments sont identifiés à l'aide d'inscriptions, de poinçons ou d'étampes. Ainsi peut-on mentionner une boucle en argent estampée du lion emblématique de Londres, un bouton en laiton rond avec l'inscription Bristol, des boutons en argent et en étain avec la rose de Tudor et la montre en argent d'origine londonienne, tous associés au capitaine ou à un officier de l'équipage.

De plus, des boucles de chaussure portant le poinçon de J. Turner ont une origine anglaise puisque ce fabricant est répertorié à Birmingham. De telles boucles sont également présentes sur l'épave de l'*Invincible* (1758), prise de guerre britannique qui a par la suite été réutilisée comme navire marchand par les Anglais (BDD Auguste 2010; Bingeman 2010: 163; Stephens 1964, Internet). Il ne s'agit donc vraisemblablement pas d'un objet unique et les boucles appartiennent logiquement à des membres de l'équipage.

D'autres boutons et boucles proviennent des uniformes de soldats français des Compagnies franches de la Marine. Les parties d'épée d'apparat, la croix de Saint-Louis et la médaille commémorative d'une bataille rappellent la présence d'officiers militaires au sein des passagers de haut rang, en fonction des styles, des matériaux employés et des décors. Des composantes vestimentaires luxueuses indiquent également une provenance potentiellement française ou néo-française, selon leur fonction et le matériau, soient des boutons de manchette, un cachet en argent, un cure-dents en argent, une lettre en or destiné à un pendentif et une pierre décorative.

Quant aux artefacts de provenance coloniale attestée, ils comprennent entre autres une boucle en argent, une boucle d'oreille en or, un crayon présentant des traces d'ocre, les moules à cuillère, et de nombreuses cuillères et fourchettes en étain et en argent portant les

marques d'orfèvres de Nouvelle-France: Roland Paradis, Paul Lambert et Joseph Mailloux (Figure 80). Ce sont tous des possessions appartenant aux passagers qui prenaient place à bord de l'*Auguste*.

Tableau 12. Villes de monnayage et leur marque de frappe sur les pièces de monnaie selon leur pays d'origine (selon les informations dans Bradley 1999)

<b>Pays de frappe</b>	<b>Ville de frappe</b>	<b>Marque de monnayage</b>
<b>France</b>	Aix	&
	Paris	A
	Lyon	D
	La Rochelle	H
	Toulouse	M
	Bordeaux	K
	Bayonne	L
	Tours	E
	Caen	C
	Poitiers	G
<b>Espagne coloniale</b>	Guatemala	G
	Santiago	o/S
	Mexico	o/M
	Lima	o/LM
<b>Portugal colonial</b>	Rio de Janeiro	R
	Bahia	B
<b>Danemark (Norvège)</b>	Konigsberg	Marteaux croisés
<b>Angleterre</b>	Londres	n.i.

L'un des aspects les plus intéressants de la collection est la variété de provenances des pièces de monnaie (Tableau 12). Leurs dates de frappe couvrent en outre un large intervalle chronologique, de 1677 à 1754. Ainsi, l'assemblage comprend des spécimens des différents pays à la tête d'importants réseaux commerciaux de la moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, dont la France, l'Angleterre, et la Norvège, appartenant jadis au royaume du Danemark, mais davantage des différentes colonies ibériques dont le Mexique, le Pérou, le Guatemala, le Chili et le Brésil (Bradley 1999) (Figure 81). Ces origines diverses et exotiques indiquent une grande

importance qui est accordée en Nouvelle-France au commerce non pas seulement avec les métropoles, mais aussi avec les colonies d'Amérique centrale et du Sud.

Évidemment, bien des artefacts n'ont aucun lieu de production déterminé. Des artefacts les plus communs, donc possiblement de membres d'équipage ou de passagers de statut socioéconomique moins élevé, on dénombre une agrafe en cuivre, des boucles, des boucles de chaussure et des boucles de genou en cuivre et en étain, des épingles, un tuyau de pipe, des boutons en divers matériaux et une guimbarde, instrument de musique. Ils se caractérisent principalement par la sobriété des formes et l'absence de décor élaboré.

Également, on ne connaît pas l'origine des outils des différents métiers, notamment les plombs de sonde et les instruments de navigation tels que l'octant de Hadley et les compas, les plaques de cuivre et de plomb, et les pesons de plomb. Ces objets ne présentent pas de particularités dans leur forme, leur matériau ou leur provenance, indiquant une certaine uniformité de ces types d'objets professionnels sur plusieurs épaves de l'époque, par exemple le *Prince de Conty* (1746), l'*Alcide* (1747), l'*Invincible* (1758) et le *Maidstone* (1747) qui présentent des artefacts similaires (Veyrat 2005a:109; Dagneau 2008: 132; Bingeman 2010: 97).

En définitive, une partie des objets à bord de l'*Auguste* provient de l'Angleterre, notamment l'armement, les armes et quelques objets de consommation rappelant l'appartenance britannique du navire à l'époque de son naufrage. La plupart de ces catégories d'objets font donc partie de l'équipement de bord, sauf par exemple la verrerie de table qui ferait partie des possessions personnelles du capitaine ou d'un officier. D'autres artefacts proviennent toutefois de la France, notamment en ce qui a trait à la consommation de nourriture et de boissons, en tenant compte de l'affiliation des passagers et de l'approvisionnement à Québec avant le départ à l'automne 1761. Certains artefacts proviennent néanmoins directement de Nouvelle-France, principalement des ustensiles ou des objets de parures confectionnés par des artisans locaux pour des familles aisées néofrançaises. Enfin, il est possible d'observer exceptionnellement des provenances étrangères, comme l'ont démontré les différentes provenances des pièces de monnaie.



### 4.3 Les espaces fonctionnels à bord du navire

En ce qui a trait à la répartition générale des artefacts sur le site, le rapport initial de J. Ringer affirme qu'il n'y a aucune tendance stratigraphique reconnaissable et qu'aucun schème de déposition ne peut être proposé (Ringer 1979: 33). Il est vrai que les objets légers et associés théoriquement aux ponts principal et supérieur sont moins bien représentés que les objets pondéreux et logés au fond de la cale, et semblent avoir été davantage redistribués. Cependant, en comparant la distribution spatiofonctionnelle théorique à bord du navire, provenant de l'analyse des différentes catégories d'objets et des indices sur l'occupation à bord dans le journal de La Corne, et celle observée sur le site, il est possible de reconstituer une partie des événements du naufrage et des processus de formation du site archéologique.

L'occupation de l'espace à bord de l'*Auguste* comprend entre autres la cuisine avec son four et sa vaisselle de bord pour la préparation des aliments vers l'avant du navire, dans le gaillard avant au niveau du pont supérieur. À l'opposé, la cabine du capitaine est située sur la dunette, ou à l'arrière du pont supérieur (Figure 82). Saint-Luc de La Corne mentionne la location de la cabine du capitaine pour lui-même, possiblement son frère Louis, Chevalier de La Corne, et d'autres proches de la famille ou des invités de marque (de La Corne 1778: 2). Il fait aussi mention d'autres cabines à bord.

On peut donc présumer qu'un entrepont sous le pont principal était cloisonné pour créer des divisions spatiales et alors accommoder les passagers. D'ailleurs, de La Corne raconte qu'il « descend » du pont supérieur pour avertir les autres passagers (de La Corne 1778: 15) et que le second à bord « remonte sur le pont » après avoir tenté de mobiliser l'équipage à coup de bâton (de La Corne 1778: 13). Le pont principal devait donc abriter entre autres le logement des officiers à l'arrière, une éventuelle cabine de pilote à l'avant, des quartiers que devaient partager les membres de l'équipage, comme le capitaine, son second, des lieutenants, etc., mais aussi une section où étaient situés les hamacs des marins.

Selon les dimensions estimées, l'*Auguste* n'est pas un grand navire et sa fonction commerciale nécessitait un simple équipage de 39 hommes. On peut donc imaginer que l'espace à bord était limité. De La Corne ne fait état que d'un seul pont, mais il est probable que l'*Auguste* ait possédé par exemple un entrepont pour le transport de marchandises. Si tel

est le cas, il serait logique que cet espace ait été réaménagé pour le transport de plus d'une centaine de personnes, au même titre que l'espace sur le pont principal et le pont supérieur. Le dernier espace fonctionnel à bord est évidemment la cale, qui contenait probablement une partie des bagages des passagers, différentes soutes pour les provisions et le lest du navire, dont possiblement un parc à boulets ou une soute à munitions derrière le mât principal.

Une concentration qui soulève toutefois des interrogations est l'assemblage de la sous-opération 2A qui est distincte de l'aire principale du site. Cette sous-opération comprend seulement un bon nombre de pièces de monnaie, quelques fragments de cuir et des boutons en cuivre. L'espace entre 2A et l'aire principale du site ne contenait pas d'objets selon les rapports de fouilles, ce qui laisse en suspens les raisons de ce vide. Il est tout de même possible que certains des artefacts 900X proviennent de l'espace non quadrillé. Ces hypothèses laissent donc entrevoir l'organisation des espaces à bord de l'*Auguste* (Figure 83) et permettent de lier les objets à l'étude à des fonctions à bord et d'établir par la suite une division tripartite de la culture matérielle présentée au chapitre suivant.

#### **4.4 Les processus de formation du site d'épave**

Les différentes analyses ont favorisé la compréhension de l'organisation spatiale du navire. Les espaces à bord mentionnés dans les récits et la répartition des assemblages archéologiques mettent en lumière les processus de formation du site d'épave. Ces processus se décomposent en trois phases: prédépositionnelle, dépositionnelle et postdépositionnelle.

##### **Processus prédépositionnels**

La vie à bord fait partie des processus prédépositionnels de l'*Auguste* et contribue à modeler le site à partir d'une influence culturelle, par exemple la préparation du voyage dans la hâte ou les classes auxquelles les gens à bord appartiennent (Gibbs 2006: 7). De plus, la consommation de nourriture et de boissons influence les types de vestiges qui ont été trouvés dans cette section de l'épave. Notamment, dans ce cas-ci, la présence de restes fauniques indiquent certaines espèces qui ont été embarquées pour une consommation à court terme (Migaud 2005: 304), les différentes provisions pour le voyage à plus long terme ou encore la présence de bouteilles qui révèle la consommation de boissons alcoolisées durant la traversée.

Ainsi, la location de la cabine du capitaine, la présence de passagers et le partage des différents quartiers ont certainement influencé la répartition du mobilier à bord du navire.

Antérieurement au naufrage, l'*Auguste* avait aussi déjà subi des dommages pendant les premiers temps de la traversée prévue. Il perd sa grande ancre durant un mouillage à l'île aux Coudres. Après que le navire se soit séparé du *Jeanne* et du *Molineux*, trois incendies éclatent à bord, dont un qui endommage une partie du navire, la cuisine entre autres. Certains éléments se trouvent aussi abîmés à cause des vents forts et de la mer violente, dont une partie des cordages et des voiles, dans une tentative d'entrer dans ce qui apparaissait comme une rivière. Le navire s'échoue sur un banc de sable en face du Middle Pond, sur la côte de l'île du Cap-Breton (Ringer 1979: 3; Proulx 1979: 41-42; Trudel 1999: 498). Les facteurs météorologiques et la réponse de l'équipage et des passagers aux différents dangers ont contribué à la dégradation du navire avant sa déstructuration lors du naufrage à la mi-novembre.

Lors des instants précédant l'échouement, de La Corne relate les différentes réactions des gens à bord. En réponse à la menace devenue insoutenable, les membres de l'équipage épuisés se retirent dans leurs hamacs et perdent espoir. Même les coups de bâton du second ne les mobilisent plus. De La Corne ne parle cependant pas particulièrement de panique à bord, mais dépeint un désespoir. Certains passagers se jettent à l'eau pour tenter de nager jusqu'aux berges. Ils ont certainement été emportés en dehors du site à l'étude, soit par les vagues de surface ou par le ressac. Comme le nombre de décès est élevé, on peut présumer que les vêtements ou les possessions personnelles que portaient les individus ont été emportés avec eux.

### **Processus dépositionnels**

Il semble que l'*Auguste* se soit échoué avec sa quille dans une orientation nord-ouest/sud-est, le rivage à tribord (Figure 84). L'impétuosité des vagues et des vents a jeté le navire sur son côté tribord. Les mâts et les cordages sont coupés et se sont probablement dispersés assez rapidement. Deux chaloupes étaient à bord du navire, mais de La Corne affirme que les vagues enlèvent et démantèlent la grande chaloupe et que la petite est jetée en mer (de La Corne 1778: 16). Cette dernière est néanmoins restée accessible puisque certains

des passagers et membres de l'équipage ont réussi à sauter à l'intérieur, leur permettant de gagner la rive.

Une fois le navire échoué sur le côté, les vagues de surface et les vents ont donc dû arracher la dunette et possiblement le gaillard avant. Le matériel de ces espaces a donc été jeté dans un axe du nord-est au sud-ouest dont beaucoup d'éléments se seraient dispersés (Figure 85). On constate le caractère fragmentaire des objets, notamment des contenants, signe qu'ils ont donc été rejetés rapidement, puis morcelés durant la phase dépositionnelle, pour être finalement répartis lors des phases postdépositionnelles.

Par la suite, les lignes de faille architecturale créées par l'arrachement des superstructures du navire ont possiblement mené à l'ouverture de la proue en parallèle avec celle des joints de l'arcasse à l'arrière, permettant aux murailles de la carène de s'ouvrir et de s'affaisser. Les ponts et les vivres dans la cale ont dû être amenés en dehors du site, laissant en place des éléments lourds du lest du navire, notamment les boulets et les canons. Pendant un certain temps, les flancs effondrés ont possiblement couvert les zones d'artefacts, assurant leur protection surtout au sud-ouest du site. Cependant, les flancs effondrés et même le fond du navire ont été érodés et emportés, laissant en place des concentrations qui ont été remaniées au fil du temps.

On ne peut néanmoins exclure que la force des eaux ait pu faire bouger les vestiges en présence sur le fond. Il se peut donc que la quille se soit déplacée, que le talon ait pivoté ou que le ressac ou la glace ait fait glisser les canons sur le vaigrage de plus en plus dégarni de sa cargaison. Les archéologues n'ont pas remarqué de dénivellation abrupte sur l'aire d'intervention, mais le littoral présente tout de même une légère pente en descendant vers le large (Jarlan 1965: 9) contribuant possiblement aux déplacements des artefacts.

L'exposition du site aux vents du nord-est a mené à la destruction totale du navire. La tempête du naufrage et le fouet soutenu des vagues par la suite sont les forces mécaniques primaires qui ont contribué à la fragmentation des artefacts retrouvés, entre autres du verre, à la rareté des tessons de céramique, et à l'absence de vestiges architecturaux, sans oublier l'action des glaces dont l'incidence n'est pas connue sur le site, mais qui a pu favoriser l'arasement et la dispersion des vestiges surélevés du navire. Les artefacts subsistants au

naufage immédiat semblent par la suite avoir suivi une trajectoire vers le nord-est, entraînés plus en aval et plus au large par le ressac inférieur des vagues qui les a également ensablés dans une phase ultérieure.

### **Processus postdépôtionnels**

À la suite de son naufrage, l'*Auguste* subit d'autres dommages influençant l'organisation des vestiges dans la baie d'Aspy. Le site a ainsi été considérablement remanié, et ce, jusqu'à sa découverte dans les années 1970. En effet, la baie est peu profonde et les vents forts provenant du nord-est, le fond sableux et les courants du secteur (Jarlan 1965: 2) transforment violemment les environs. Encore aujourd'hui, la baie présente parfois une visibilité réduite et des vagues violentes qui déplacent les dépôts meubles de sable, découvrant puis recouvrant le site à leur gré (Bradley 1977: ii, 51; Ringer 1977: 1) et expliquant l'instabilité du fond marin.

Les notes de terrain des archéologues des deux campagnes de fouilles font d'ailleurs état des courants et des vents du nord-est qui ont plusieurs fois empêché d'intervenir sur le site de l'*Auguste*. Ces mêmes phénomènes ont tout de même contribué à une excellente conservation de certains artefacts en recouvrant les vestiges de l'*Auguste* d'une couche protectrice de sable. Le régime hydrographique sur le site confirme de plus la tendance de répartition des artefacts dans un axe sud/ouest-nord/est et nord/est-sud/ouest des objets jusqu'à une certaine stabilisation des dépôts (Figure 86).

Enfin, les méthodes d'intervention ont influencé le registre archéologique à l'étude. Les objets qui ont été découverts avant la participation des archéologues n'ont pas reçu de numéro de provenance précis, ce qui diminue leur valeur scientifique dans le cadre de cette étude. Si certains ont pu être analysés du point de vue des lieux de fabrication, ils n'ont pas contribué à l'étude de la répartition des artefacts sur le site. De plus, les données ont pu être positionnées horizontalement en vertu des lots répartis sur les zones de fouilles, mais pas verticalement, puisqu'aucune superposition des objets n'a été enregistrée. On ne peut donc compter sur la stratigraphie de couches d'artefacts qui pourraient être associés, par exemple, aux différents ponts du navire.

Également, dans les années 1970, les archéologues possédaient encore peu de bases théoriques pour analyser la formation d'un site d'épave, et les rapports de fouilles laissent parfois transparaître l'idée que la dynamique du site ait irrémédiablement bouleversé l'organisation d'origine. L'arrivée tardive des archéologues sur le site et les tensions entre eux et les découvreurs ont aussi possiblement handicapé l'adoption d'une méthodologie de terrain plus adéquate. L'intérêt et la rigueur des plongeurs ont pu influencer la récupération et la quantité des différents types d'artefacts. Ainsi peut-on remarquer la récupération de beaucoup plus d'objets en métal et de pièces de monnaie que de tessons de céramique et de verre, ou de menus objets comme des épingles (Ringer 1979: 31).

Ce schème général offre une première emprise sur l'occupation des espaces à bord du navire à l'aide de l'analyse de la répartition spatiale, les provenances et l'affiliation socioéconomique des artefacts, et les processus de formation du site d'épave dans la baie d'Aspy. Cette disposition spatiofonctionnelle offre une certaine compréhension de l'organisation maritime prévalant à bord de l'*Auguste*. La culture matérielle interprétée au moyen d'une division tripartite intégrée au sein du capitalisme maritime permettra de pousser plus loin cette compréhension du dernier voyage de l'*Auguste*.

## Chapitre 5. L'organisation maritime d'un navire de cartel et le rapatriement de l'élite coloniale

La distribution des catégories fonctionnelles d'artefacts, la compréhension des espaces à bord du navire et le modèle de formation du site offrent une perspective de synthèse initiale des données colligées sur l'*Auguste* et des résultats de l'analyse de la culture matérielle provenant du site archéologique. Ainsi, les regroupements d'artefacts à partir de leur répartition spatiale, de leur provenance et de leur affiliation socioéconomique mènent à un portrait fonctionnel à bord, c'est-à-dire à une division de la culture matérielle du navire en trois catégories.

Cette analyse tripartite théorisée par C. Dagneau (2008) s'inscrit au sein du capitalisme maritime qui régit la logistique d'un voyage en mer. L'organisation maritime implique donc trois grandes familles d'objets dont les sphères d'appartenance économique sont représentées à bord du navire: le mobilier de bord, la cargaison et les possessions personnelles. Dans le cas de l'*Auguste*, l'organisation de son dernier voyage est issue d'une raison d'État et se traduit concrètement par le transport « forcé » de passagers.

La compréhension de l'organisation maritime de l'*Auguste* se fonde sur cette division théorique. Néanmoins, l'hypothèse qui guide cette étude implique que la *raison d'État* du navire substitue au moins une source habituelle de capital d'un voyage en mer. En effet, le transport de gens à bord d'un navire de cartel sous-entend une implication de l'État dans le financement d'un voyage qui assure le maintien de son influence politique, de ses visées mercantilistes et de la protection de ses avoirs par l'armée.

Enfin, le transport de classes dirigeantes à bord d'un navire de cartel et l'étude de la culture matérielle de l'*Auguste* offrent également un aperçu de la vie des élites coloniales en Nouvelle-France et des enjeux entourant leur rapatriement vers la France au cours du Régime militaire britannique, en place de 1759 à 1763. En effet, la bourgeoisie néo-française matérialise les idées de capital et de prestige, bien connues au sein de l'État moderne. De plus:

The study of the artifact assemblage of [migrants] is important, not as a catalogue of belongings with specific functions, but as an insight into the thoughts beliefs, and behaviors of specific individuals or groups. Given the nature of the site's formation, this artifact assemblage represents the archaeology of the event. It also represents the archaeology of the individual which is often difficult to assess. Further, it provides a piece of a more complete picture of immigration within one time period as well as over larger periods of time (Lockhart 2007: 82).

## **5.1 L'organisation maritime d'un navire de cartel**

Les implications politiques, sociales et économiques des différentes intentions et mesures britanniques et de l'influence des classes dirigeantes au pouvoir ont mené ultimement au cours du Régime militaire au transport de l'élite coloniale, ainsi que leurs avoirs symboliques et économiques, de la Nouvelle-France vers la France. La traversée transatlantique de l'*Auguste* s'inscrit dans cette perspective, mais reflète également les assises de l'État moderne régissant l'organisation maritime du navire de cartel.

### **Capitalisme maritime et État moderne. Un rappel**

L'État moderne au XVIII<sup>e</sup> siècle est financé principalement par le capital de la bourgeoisie et des taxes provenant du peuple. Les principes capitalistes sous-jacents à l'hégémonie des grandes puissances vont également de pair avec la protection militaire de leurs avoirs, particulièrement des possessions outremer. Conséquemment, les dynamiques d'un État se diffusent et se reflètent dans les sphères sociales, économiques et politiques découlant des interactions entre une métropole et ses colonies. Elles sont liées aux métropoles, tout en développant un système qui leur est propre, adapté à leurs conditions, leur territoire et leurs ressources.

Également, plus les réseaux d'approvisionnement sont éloignés géographiquement, plus ils nécessitent du capital élevé et un soutien militaire important. L'administration maritime et la gestion coloniale sont intimement liées. Elles dictent notamment les principes d'approvisionnement des navires, mais gèrent également la production et la consommation matérialiste liées aux voyages en mer. Ces influences se reflètent dans les professions, les



hiérarchies et les produits visibles au sein des navires (Issacs et Prak 1996; Lind 1996: 189; Hintze 1991: 68; Dagneau 2008; Zysberg 1995).

Le matériel de bord des navires notamment renseigne entre autres sur leur armement et les réseaux d'approvisionnement à différentes échelles. En effet, les navires commerciaux de l'époque sont, la plupart du temps, sous la responsabilité de son propriétaire ou d'un affrètement qui fournit le mobilier nécessaire au bon fonctionnement d'un navire, dépendamment des contrats maritimes (Dagneau 2008: 9; Proulx 2007: 48-50). Il est évident qu'une embarcation bien gérée sur le plan fonctionnel est plus susceptible de mener à bien ses voyages et de rapporter beaucoup plus de profits. L'essor du libre-échange en Angleterre et la prise de contrôle des enjeux par les grands marchands (bourgeois) laissent le champ libre aux propriétaires de navires et de marchandises pour exploiter les réseaux commerciaux avec les colonies (Wallerstein 1980; Braudel 1979; Dagneau 2008: 14-15; Losier 2012; Paynter 2000: 9; Brioist 1997: 184).

Les relations entre les groupes de bourgeois impliquent donc autant l'élite dirigeante des États et ses décisions institutionnelles, que les marchés et le choix des réseaux d'échange. L'essor d'une colonie se fonde après tout sur sa capacité à fournir des ressources exploitables et à assurer avant tout un profit pour sa métropole (Losier 2012: 385). La bourgeoisie évolue dans ces sphères politiques, mercantiles et militaires des sociétés européennes, reflétées par la suite dans les colonies au XVIII<sup>e</sup> siècle. Au sein du capitalisme moderne, cette classe dirigeante, à travers les instances étatiques, s'immisce notamment dans l'organisation maritime des navires, qu'ils soient commerciaux ou militaires.

L'organisation maritime des navires au sein de l'État moderne est donc influencée par la politique de puissance, le mercantilisme et le militarisme. Ces fondements assurent ultimement: la souveraineté des États dans lesquels ils s'inscrivent, l'influence militaire dans l'administration civile et l'instauration d'un nouveau système socio-économique qui se transmet dans les colonies (Issacs et Prak 1996: 335; Kroener 1998: 238; Hintze 1991: 158-159; Mazan 1972: 36). L'étude de l'*Auguste* permet de constater ces enjeux de par sa nature de navire de cartel qui sous-entend une *raison d'État* au cours du changement du Régime français au Régime anglais, soit le rapatriement des classes dirigeantes néofrançaises.

## **La raison d'État d'un navire de cartel**

Une raison d'État peut justifier un voyage en mer. Outre des visées commerciales ou des missions militaires, une raison d'État peut être, par exemple, le paiement de troupes à l'étranger ou encore le remboursement de dépenses coloniales comme sur *Le Chameau* (1725), le HMS *Tilbury* (1745) ou le HMS *Ferret* (1757). Dans le cas d'un navire de cartel, il s'agit d'un transport « forcé » de passagers ou de prisonniers. Ce n'est donc pas une migration volontaire de gens qui partent à l'étranger pour trouver de meilleures conditions de vie, mais une émigration inévitable d'une partie de l'élite de la Nouvelle-France qui était notamment au pouvoir lors de la Conquête. Afin d'asseoir sa légitimité, l'Angleterre doit se départir de ces classes d'influence afin de mettre en place sa propre élite. Le dernier voyage de l'*Auguste* de Québec à Bordeaux s'insère dans cette conjoncture historique et politique.

Un navire de cartel, il faut le rappeler, est un bâtiment parlementaire à bord duquel sont transportés des prisonniers, ou des migrants dans le cas de l'*Auguste*, ou qui est chargé de toute autre mission pacifique convenue entre deux pays opposants (Bonnefoux 1987: 167; Falconer 1970: 346). « [Les Parlementaires] se rendent dans les ports convenus lorsqu'ils sont envoyés dans le pays ennemi lui-même, et ils ne doivent faire aucun commerce quelconque » (Bonnefoux 1987: 488-489).

En conséquence, cette raison d'être au cours d'une traversée transatlantique implique la prise en charge par l'État des frais de transport (les passagers et leurs biens) et d'approvisionnement (le mobilier de bord) du navire, influençant de ce fait les sphères socioéconomiques qui sont représentées au sein de la culture matérielle de l'*Auguste*.

## **La division tripartite au sein d'un navire de cartel**

Le concept tripartite expliqué et appliqué par C. Dagneau (2008) illustre une division fonctionnelle des objets impliqués dans l'organisation d'un navire et dans la raison d'être d'un voyage en mer. Chaque catégorie d'objets est ainsi liée à des sources de capital bien définies: le fréteur, propriétaire du navire, l'affréteur, propriétaire de marchandises et généralement armateur du navire, et l'équipage (Dagneau 2008: 9).

L'étude du mobilier de l'*Auguste* aux chapitres précédents a permis de dresser un portrait plus éclairé des espaces fonctionnels à bord du navire permettant ensuite de

comprendre cette division selon un aspect à la fois géographique et socioéconomique. L'*Auguste* est néanmoins un cas particulier selon les principes du capitalisme maritime car la présence de marchandises payantes à bord est tout au plus incertaine. Les produits commerciaux bénéficiant aux trois parties constituent typiquement la raison lucrative d'une traversée transatlantique. Une cargaison est, de façon générale, reconnaissable par la présence de nombreux objets semblables, de concentrations de caisses ou de tonneaux contenant divers produits ou encore par des registres portuaires indiquant les marchandises embarquées.

La collection de l'*Auguste* offre plutôt une majorité d'objets à caractère unique et met l'accent sur les individus qui sont présents à bord. Ce constat va de paire avec l'idée d'un navire de cartel qui sert de prime abord au transport de passagers et de leurs avoirs. Ces migrants coloniaux constituent en quelque sorte la «cargaison» au sein de l'organisation tripartite du capitalisme maritime et font l'originalité du site de l'*Auguste*.

Le transport de passagers en contexte commun peut supprimer la source de capital que constitue l'affréteur au sein de l'organisation maritime, puisque les clients peuvent payer directement le propriétaire du navire et rapporter un profit considérable au même titre que des marchandises payantes. Dans le cas d'un navire de cartel, le profit n'est pas primordial, mais le rapatriement de ces passagers de marque est essentiel pour assurer la nouvelle mainmise britannique et l'exploitation fructueuse des réseaux d'échange entre la colonie et sa nouvelle métropole. Le rôle de l'affréteur n'est donc pas supprimé, mais remplacé par la participation de l'État. En fonction de l'entente entre le ou les propriétaires (ou leur représentant) et l'État, ce dernier peut également assurer les responsabilités du fréteur à certains niveaux.

À bord de l'*Auguste*, trois espaces socioéconomiques peuvent donc être observés à travers la culture matérielle classée selon l'inscription économique des objets, soient comme mobilier de bord, comme possessions personnelles de l'équipage et, dans le cadre de cette étude, comme possessions personnelles des passagers. Cette dernière catégorie conduit à des considérations d'ordre social et politique puisque le rapatriement des classes dirigeantes après une défaite militaire constitue une raison d'État.

## 5.2 L'avitaillement d'un navire de cartel ou le mobilier de bord

L'équipement de bord comprend les biens mobiliers d'un navire qui assurent son bon fonctionnement, incluant les provisions alimentaires, les instruments de navigation, les outils et les composantes d'armement (armes et artillerie). Ce mobilier est généralement fourni par un affréteur, selon l'entente avec le fréteur, et revêt un usage corporatif au sein du navire (Dagneau 2008: 317). Celui de l'*Auguste* permet de saisir les liens entre le port d'armement, l'origine de l'équipage, mais aussi le lieu d'embarquement des passagers. Les documents confirment que les propriétaires de l'*Auguste* habitent Londres, capitale et ville-centre de la nouvelle métropole régissant la Nouvelle-France.

Le mobilier de bord met en lumière deux tendances concernant l'avitaillement de l'*Auguste*. Outre quelques traces de la vie française antérieure du navire, les artefacts confirment l'armement traditionnel d'un navire dans son port d'attache, Londres. L'approvisionnement du matériel de bord est ainsi essentiellement londonien ou britannique (Tableau 13). D'autres éléments témoignent néanmoins d'un avitaillement particulier en vue de la traversée transatlantique à partir de Québec, le port d'embarquement des passagers.

### Un avitaillement général lié au port d'attache

L'armement général de l'*Auguste* indique son enregistrement au port de Londres, lieu où se trouve le fréteur, propriétaire du navire, et l'affréteur, dont les marchandises en route pour Québec à l'été 1761 permettront de profiter des échanges avec la nouvelle colonie. Londres est le siège du gouvernement britannique et des différentes instances administratives et politiques qui régissent la sphère maritime. Elle est également une ville-centre, c'est-à-dire un port principal (région exportatrice) où se concentrent des réseaux commerciaux et des liens économiques et dont les marchandises sont embarquées à destination d'un port de distribution (région importatrice) (Dagneau 2008: 16-17; Losier 2012: 52, 102, 344).

La capitale abrite donc de grands armateurs et bon nombre de compagnies qui fabriquent un éventail de marchandises dédiées à l'armement naval. Cette concentration près du port permet un meilleur contrôle de la production, de la qualité et de la distribution des produits utilitaires, militaires, professionnels et même luxueux. Cette proximité favorise sans doute une réduction des coûts liés au transport. Londres est aussi le collecteur d'autres réseaux

commerciaux prenant leur origine dans différentes régions de l'Angleterre qui offrent souvent des articles à valeur commerciale ajoutée ou des produits spécialisés.

Tableau 13. Artefacts présentant des marques de fabricants ou d'indices britanniques

No. Catalogue	Objet	Matériau	Marques	Fabricant	Origine
22M900X1-113	Boucle générale	Argent	IE + Lion	John Edward III	Londres
22M1E3-11 22M1F9-8	Boucles de chaussure (2)	Étain et laiton	Turner	John Turner	Birmingham
22M1P8-25	Boulet	Fonte	<i>Broad arrow</i>		Angleterre
22M1H9-6	Bouton à 4 trous	Laiton	W--ERE--RY BRISTOL	n.i.	Bristol
22M900X4-15 22M2A5-6 22M1B7-2 22M1C6-27	Boutons (4)	Argent (2) et étain (2)	Rose des Tudor		Angleterre
22M1G2-1 22M1D3	Canons	Fonte	W	<i>Whitehead and Co.</i>	Londres (?)
22M1E8-8 22M1K2-4 22M900X1-98 22M900X5-2	Montre	Laiton, or et argent	JS.S + 3437 +37 +Symboles	John Spackmann II ou John Schuppe ( <i>and Son</i> )	Londres (à partir de 1737 ou 1753)
22M1F6-4	Plaque de couche de fusil	Laiton	WB	Will Brander ( <i>Minories</i> )	Londres (1690-1750)
22M1P8-31	Sous-garde de fusil	Laiton	W	Will Brander ( <i>Minories</i> )	Londres (1690-1750)

### *Artillerie et armes*

L'artillerie et les armes forment une grande partie de l'équipement de bord de l'*Auguste*, particulièrement le lest du navire. Les canons proviennent d'une compagnie de Londres, la *Whitehead and Co.*, tandis que les armes portatives fabriquées pour la Marine et la cavalerie britanniques ainsi que les projectiles de calibres britanniques témoignent aussi de l'appartenance anglaise du navire à l'époque de son naufrage. Un boulet et de nombreuses

munitions de France au sein du lest du navire rappellent tout de même l'appartenance française du navire jusqu'à sa prise par les Britanniques en 1756.

Les armes portatives ont également été fabriquées à Londres par l'armurier Will Brander, qui est lié aux *Minories*, un fournisseur officiel de matériel militaire, et elles font aussi partie intégrante du mobilier de bord. Tous les navires, qu'ils soient commerciaux ou militaires, doivent d'être en mesure de se défendre en cas d'attaque, et ce même en temps de paix, mais aussi de parer d'éventuelles menaces à l'interne comme les mutineries (Ross 1979: 14).

#### *Outils et instruments*

L'avitailleur fournit également les instruments de navigation, dont l'octant de Hadley qui aide à s'orienter en déterminant la latitude du navire, et divers autres outils, tels que les plombs de sonde qui servent à mesurer la profondeur d'eau et éviter les hauts fonds. On doit à l'avitailleur aussi les instruments de travail du commis ou du commissionnaire, des calfats et du pilote, dont les pesons de plomb, les plaques de cuivre et de plomb, le poinçon, les compas et les pointes sèches. Ces artefacts provenant de lieux de production anonymes forment un assemblage uniformisé sur les navires de l'Atlantique septentrional des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles (Dagneau 2008: 286, 315).

Les outils professionnels partagent en effet d'une épave à l'autre, des formes et des matériaux similaires. Leur seule distinction est essentiellement leur utilisation à bord par des corps de métier qui diffèrent d'un navire à l'autre, ainsi que leur emplacement spatiofonctionnel sur les navires. Par exemple, il peut y avoir des préférences dans la pratique de sonder à l'avant ou à l'arrière du navire, des responsabilités qui reviennent, tantôt au pilote tantôt au quartier-maître, ou encore des tâches réalisées par des charpentiers sur les navires anglais qui sont divisés entre les charpentiers et les calfats sur les navires français (Ross 1979: 31).

L'uniformité formelle et fonctionnelle de ces catégories d'artefacts, visibles notamment dans les traités de Marine (Ross 1981: 5) (Figure 87), renvoie au développement des Marines européennes, instruments des États modernes, qui malgré leurs divergences nationales s'appuient sur un même milieu technique spécialisé:

D'un autre côté, l'uniformisation des outils s'explique peut-être également par la croissance de l'industrie militaire maritime à partir du XVII<sup>e</sup> siècle et par ses impératifs de standardisation, qui auraient eu pour effet d'homogénéiser la culture technique maritime, sinon de niveler vers le haut les standards de production, entre autres dans le domaine de la métallurgie (Dagneau 2008: 335).

Bien qu'il soit impossible d'établir la provenance précise de ces instruments, il est logique de croire que les outils à bord de l'*Auguste* proviennent d'un fournisseur local ou régional lié au port d'attache du navire. Il ne faut toutefois pas oublier que certains de ces artefacts ont pu avoir appartenu à l'*Auguste* lorsqu'il était encore sous administration française et enregistré à Bordeaux. En effet, la réutilisation de matériel de bord, par exemple celui des plombs de sonde provenant des grands arsenaux, n'est pas à ignorer (Veyrat 2011: 27).

L'équipage anglais a donc pu conserver certains des instruments français qui se trouvaient sur l'*Auguste* lors de sa prise par les Britanniques en 1756. Seule une étude archéométrique telle que l'analyse géochimique des matériaux pourrait éventuellement indiquer une provenance plus précise des objets concernés et identifier la logistique maritime dans laquelle ils s'insèrent. Les outils et instruments confirment une uniformisation des pratiques et des solutions techniques illustrées dans les formes et matériaux similaires notamment avec les épaves françaises (Dagneau 2008: 340).

### *Cloche de navire*

Les cloches du navire rappellent l'influence de la religion dans toutes les sphères de la société au XVIII<sup>e</sup> siècle autant en France qu'Angleterre. En effet, l'inscription latine et le crucifix en relief sur l'une des cloches intéressent particulièrement du fait que les signes religieux sont la plupart du temps représentés sur des objets personnels plutôt que sur un artefact représentant l'essence d'un navire. Cependant, ces insignes se remarquent aussi sur d'autres exemples de cloche, comme celle retrouvée sur la *Marquise de Tourny* (1744) (Dosbon 2011: 79-82).

Il arrive également que des cloches d'église puissent être récupérées lors de pénurie de métaux pour équiper un navire (Hulot 2005: 301). Les signes religieux revêtent une importance idéologique et politique autant dans les métropoles que dans les colonies. Si l'essence des pratiques religieuses n'est pas économique, ces dernières sont tout de même

liées à une action économique (*economically relevant*). Elles sont conditionnées entre autres par la commercialisation du symbolisme et influencent à leur tour l'acquisition et l'utilisation de biens religieux par les acteurs concernés (Giddens 1971: 194, 202-203; Dagneau 2008: 347; Johnson 1996: 200).

La religion s'intègre au quotidien des gens, dans leur vie personnelle et professionnelle, et dans le cas de la cloche, dans la vie des marins à bord. La cloche signifie le transport des idéologies religieuses à bord d'un moyen de transport qui voyage à l'international. Ces symboles chrétiens et l'origine possiblement française de l'objet soulèvent les enjeux religieux entre le catholicisme et le protestantisme (ou anglicanisme) en Angleterre depuis le XVI<sup>e</sup> siècle. La pérennité de la cloche – elle est datée de 1733 – et sa probable appartenance catholique romaine laissent en suspens la raison pour laquelle elle a été gardée à bord. Était-elle la cloche principale du navire, conservée par les Britanniques à la suite de sa prise en 1756 ou a-t-elle été remplacée par une cloche d'origine anglaise, mais conservée à bord comme cloche de rechange?

#### *Contenants de bord*

La vaisselle de bord et les bouteilles présentes dans la collection de l'*Auguste* n'ont pu pour la plupart être associées avec certitude au mobilier de bord provenant de l'armateur londonien. Les artefacts identifiés à partir de leurs matériaux et leur provenance semblent provenir d'un approvisionnement particulier lié au port d'embarquement des passagers. La seule exception semble être les quelques tessons de contenants en étain.

La vaisselle en étain, bien que très fragmentaire et limitée, provient vraisemblablement de Londres, port d'enregistrement de l'*Auguste* et ville-centre du commerce britannique. En effet, les contenants en métal font partie intégrante du mobilier de bord de pratiquement tous les navires atlantiques et l'étain londonien jouit d'une excellente réputation dans les réseaux commerciaux (Dagneau 2008: 328), si bien que Dagneau utilise l'exemple des plateries en étain provenant de cette ville-centre pour illustrer «que les productions anglaises pénètrent le marché de l'approvisionnement des navires, du moins en Manche atlantique» (Dagneau 2008: 315). Cet exemple, parmi plusieurs autres, montre l'importance et l'influence du marché anglais en pleine expansion.



Cet avitaillement traditionnel met donc en relation le fréteur et l'affréteur, tout deux liés au port d'attache de l'*Auguste*. Le propriétaire est représenté à bord par le capitaine lors des traversées transatlantiques et profite des échanges commerciaux dans les colonies, mais profitent également d'opportunités économiques, militaires et politiques lorsqu'elles se présentent. Par exemple, la prise de l'*Auguste* par un corsaire et la revente de sa cargaison dans la capitale britannique en 1756 est un exemple de recherche de profit monétaire qui bénéficie autant au fréteur, à l'affréteur qui arme le navire et à l'équipage qui a fait la prise. Une partie du profit revient également à l'État puisqu'il légitime la course, particulièrement en temps de guerre, et que le capital fourni permet l'expansion de l'influence politique et économique de ce même État. Cette implication étatique se fait davantage ressentir dans l'avitaillement particulier pour le dernier voyage de l'*Auguste*, où elle devient plus directement une source de capital dans son organisation maritime.

### **Un avitaillement particulier lié au port d'embarquement**

L'avitaillement particulier de l'*Auguste* est en relation immédiate avec la raison du voyage, c'est-à-dire le transport de passagers à partir de Québec. Le navire a passé les mois de juillet à octobre en Nouvelle-France, il est donc logique qu'il ait eu le temps de s'avitailer avant son départ à l'automne 1761. Le statut des passagers permet de croire que leurs préférences individuelles aient pu influencer le choix du mobilier embarqué. Il subsiste cependant une certaine ambiguïté entre le matériel de bord et des possessions personnelles apportés par les passagers pour leur propre confort lors de la traversée. Les contenants ont donc tous été associés à l'équipement de bord, à l'exception des flacons en verre bleu-vert français qui renvoient au maintien de l'hygiène, un aspect intime et individuel, contrairement à une consommation collective de nourriture ou de boissons.

#### *Vaisselle de bord*

L'équipement de bord de l'*Auguste* est représenté entre autres par les contenants destinés à la préparation, au service et à la consommation des aliments, ainsi qu'à l'entreposage des boissons. Il inclut quelques spécimens en céramique et en verre français, anglais, italien et allemand, reflétant la diversité des réseaux commerciaux de la moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, tendance bien connue en Nouvelle-France et en Atlantique Nord et illustrée sur

plusieurs sites archéologiques de la colonie de cette époque (Moussette et Waselkov 2013; Brassard et Leclerc 2001; Gauvin 1995; Monette *et al.* 2010).

Toutefois, certaines des céramiques de l'*Auguste* revêtent un degré d'aisance plus élevé que l'usage normal sur un navire, comme les faïences ou la porcelaine qui renvoient aux passagers de haut rang et à leur confort lors de la traversée (Myles 1987, 1988a). Sans présumer que ces exemples appartenaient uniquement aux passagers puisqu'ils ont pu être aussi destinés aux officiers de l'équipage (Dagneau 2008: 323), il est logique de croire que le navire ait eu le temps de se rééquiper en matériel de bord à Québec entre son arrivée en juillet et son départ en octobre.

#### *Bouteilles de vin*

Les bouteilles de vin comprennent des spécimens autant français que britanniques, deux types retrouvés fréquemment en la Nouvelle-France, la Louisiane et les Antilles françaises de la moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle (Moussette et Waselkov; Losier 2005; Brassard et Leclerc 2001: 188-193; Dagneau 2008: 305). En effet, les sites de Place-Royale (Québec), du château Vaudreuil (Montréal) et la forteresse de Louisbourg (Cap-Breton) comptent autant de bouteilles de production française que des contenants d'origine anglaise aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Le nombre limité de céramiques et de contenants en verre dans l'assemblage de l'*Auguste* révèle néanmoins de la nourriture et des boissons en quantité restreinte, donc pour une consommation à bord ou immédiate. En effet, des aliments à consommer ultérieurement ou en transport étaient entreposés en tonneaux, sauf exception d'importantes cargaisons de bouteilles de vin (Dagneau 2008: 304-307).

Les bouteilles de vin sont communes comme matériel de bord et présentes sur pratiquement tous les sites d'épave et les sites terrestres. Elles affirment une habitude de consommation d'alcool, très probablement quotidienne, durant les repas et elles illustrent l'importance des alcools dans tous les réseaux commerciaux et sociaux (Losier 2005: 145-148).

Les contenants en verre répondent à une demande croissante pour le vin embouteillé au XVIII<sup>e</sup> siècle en offrant la possibilité de réutilisation selon leur qualité, rentabilisant rapidement les frais peu élevés d'une production de masse (Dagneau 2008: 308). La présence

de bouteilles de vin, leur nombre et la qualité de leur contenu constituent d'ailleurs une démonstration de statut social et d'un certain prestige. Il n'est donc pas surprenant que les passagers, provenant majoritairement de l'élite de la Nouvelle-France, sinon les officiers de l'équipage, aient embarqués plusieurs bouteilles de vin à bord de l'*Auguste*.

Ces exemples illustrent un avitaillement particulier de l'*Auguste* pour le transport de passagers, à partir du port d'embarquement de Québec. Cet approvisionnement est réalisé au moyen de produits locaux, qui sont frais ou encore emmagasinés pour le voyage transatlantique, comme le démontrent les restes fauniques incluant possiblement des bovins, du mouton et du porc.

L'avitaillement comprend aussi des éléments de mobilier de bord en céramique ou en verre, pour remplacer ou compléter les contenants déjà à bord. Les produits disponibles dans la colonie proviennent entre autres de réseaux commerciaux anglais, mais les produits français sont encore disponibles. En effet, « pour la ville de Québec, on note que la majorité des marchands est francophone au lendemain de la Conquête. Par contre, vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, la proportion de marchands anglophones augmente [...] » (Losier 2005: 101).

Les marchandises provenant des ports de distribution sont transigées à des échelles locales, régionales et possiblement nationales dans le pays importateur en fonction des types de produits et de la demande (Dagneau 2008: 17). Dans le cas de l'*Auguste*, ces produits sont pris localement, à proximité du port de Québec, pour être utilisés à bord du navire. Les contenants provenant du commerce français dateraient tout de même d'avant 1759, puisque le commerce avec la France cesse à ce moment. On peut donc remarquer une continuité dans l'utilisation de produits déjà existants, utilisés et disponibles dans la colonie, qui témoigne des tendances de consommation à l'époque du voyage de l'*Auguste*.

La collection présente aussi trois sceaux français, indices d'une cargaison précédente ou d'une cargaison sommaire à destination de l'Europe. La spécialité des marchands à bord étant le commerce des fourrures, il est possible que l'*Auguste* ait transporté des ballots de fourrures lors de son dernier voyage vers la France (Parcs Canada 1992: 13-14). Les inscriptions liant les sceaux en plomb à Paris et à Bordeaux offrent tout de même une idée des relations économiques entre l'ancienne métropole et la Nouvelle-France. En effet, la France a

dû profiter des ressources de la colonie ainsi que d'un commerce transatlantique de divers produits même durant la guerre de Sept Ans. Bordeaux devient notamment un centre important du commerce maritime avec la colonie au sein de l'économie de guerre (Bosher 1995: 58).

L'une des limites de cette étude réside cependant dans le fait qu'il est pratiquement impossible d'établir si les contenants anglais proviennent bien de Londres, port d'attache du navire, ou ont transité à Québec, port d'avitaillement pour ce voyage en particulier. En effet, la ville coloniale est également approvisionnée, à partir du début du Régime militaire, de marchandises provenant de la métropole britannique. Néanmoins, il en allait de même avant la Conquête puisque le marché français n'était pas aussi imperméable aux produits anglais que le laisse croire les sources historiques (Dagneau 2008: 298). Se peut-il par exemple que l'équipage ait profité de la présence de vaisselle anglaise dans la colonie pour compléter le mobilier de bord avant son départ à l'automne 1761? Devant cette problématique de provenance et le manque de sources pour y remédier, les spécimens concernés ont été catégorisés comme étant du mobilier de bord provenant de Londres.

Pour ce voyage particulier et en fonction de la raison d'État qui y est rattachée, le matériel de bord pour compléter l'armement de l'*Auguste* et l'approvisionnement en vivres ont été financés directement par l'État, représenté en Nouvelle-France durant le régime militaire par le général Murray. Saint-Luc de La Corne (1778: 2) relate que le général a fait « équip[er] » les trois navires de cartel. Il substitue donc le rôle de l'armateur initial afin de fournir l'équipement nécessaire au fonctionnement du navire et assurer la traversée transatlantique de l'élite coloniale à bord.

Fait intéressant, dans la version du journal provenant des papiers d'Amherst (1863), il est mentionné que le général « permit au capitaine de l'*Auguste* » de louer à de La Corne sa chambre. L'agent étatique légitime ici l'achat de confort de passagers et accorde une opportunité de profit au fréteur possiblement puisque le voyage à Bordeaux ne peut être exploité à des fins commerciales.

### 5.3 Le transport de passagers ou les possessions personnelles

La collection de l'*Auguste* comprend également une culture matérielle individuelle et même personnalisée à bord, donnant un accès privilégié à la troisième source de capital d'un voyage en mer: l'équipage qui prête sa force humaine en échange d'une portion des profits anticipés. Bien que cet équipage soit considéré comme une catégorie à part entière au sein du capitalisme maritime, il se compose d'individus qui possèdent parfois indépendamment, parfois collectivement, des spécialisations et représentent des classes sociales distinctes, visibles dans le cadre de la vie maritime.

L'empreinte matérielle des membres de l'équipage est toutefois brouillée dans le cas de l'*Auguste* du fait que le navire transporte des passagers à titre de charge payante lors de son dernier voyage à l'automne 1761. L'objectif de l'analyse a donc été de distinguer les effets personnels des deux catégories d'individus par les marques de fabricants ou de propriété, la rareté de leur type de matériau, leur fonction usuelle ou inusitée et leur lieu de production. Dans une catégorie comme dans l'autre, les possessions personnelles regroupent notamment des témoins d'habillement et d'ornementation, ainsi que de consommation, tels que des ustensiles.

#### L'équipage britannique

Peu d'objets ont pu être associés avec certitude aux membres de l'équipage. Malgré cela, l'étude met en lumière une part des possessions personnelles liées à l'équipage de l'*Auguste* en opérant une distinction dans la hiérarchie à bord du navire et en identifiant les artefacts usuels qui portent notamment des marques de fabrication britannique (voir aussi Tableau 13).

En ce qui a trait aux matelots, il est logique de supposer que chaque marin possédait un ou des ustensiles en étain, bien que les spécimens de la collection ne porte pas de marque de fabricant ou de propriété, sauf une cuillère présentant un « R » incisé qui peut être l'initiale d'un nom. En outre, les boucles de chaussure en étain avec un ardillon à deux dents sont liées à l'habillement des marins et présentent le poinçon du fabricant John Turner de Birmingham. La provenance anglaise de ces boucles de chaussure et l'exemple comparatif de boucles identiques sur un autre navire d'attache londonienne, l'*Invincible* (1758) (Bingeman 2010:

163), illustrent un commerce de parures vestimentaires s'adressant aux marins, possiblement centré au port de Londres. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'habillement des officiers et des soldats de Marine est règlementé selon les nécessités pratiques de la vie en mer, mais aussi en fonction des modes et des classes socioprofessionnelles en présence (Dagneau 2008: 343) (Figure 88).

À l'opposé, la distinction socioéconomique affichée par certains effets personnels de facture britannique à bord de l'*Auguste* tend à indiquer leur appartenance à un ou des officiers de bord, comme la verrerie de table et la porcelaine britanniques. Compte tenu du nombre réduit de marins à bord (17 membres d'équipage au total), il est peut-être justifié d'attribuer au capitaine ou à l'un des trois officiers les objets de parure les plus distingués, comme la montre londonienne avec boîtier en argent, les boutons en argent et en étain avec la rose des Tudor et la boucle en argent é tampée du lion britannique avec la marque du fabricant anglais John Edward III. Une partie des espèces a aussi vraisemblablement appartenu au capitaine puisque de La Corne, selon son récit, lui loue sa cabine moyennant 500 piastres espagnoles, et qu'il devait aussi gérer la caisse des propriétaires du navire, sans doute représentée par des pièces britanniques répertoriées sur l'*Auguste*.

Les artefacts vestimentaires présentant un certain luxe sont donc majoritairement de la région londonienne, reflétant un commerce local lié à un centre urbain de première importance, qui se trouve aussi être le plus grand port d'attache de navires commerciaux et militaires d'Angleterre. L'accessibilité locale à des produits de valeurs économiques et sociales élevées encourage leur distribution par la suite à des échelles internationales. Sans assumer que des échanges commerciaux soient nécessairement réalisés avec ces produits à l'étranger, les modes et les idées des hiérarchies à bord, elles, voyagent notamment au sein des colonies ainsi qu'entre les équipages de différents navires, et influencent possiblement certains choix d'habits et de parures à des fins de distinction sociale.

En plus d'une distinction sociale entre les membres de l'équipage, les objets d'habillement affirment aussi une appartenance nationale ou une conscience collective. L'expression d'un nationalisme se manifeste par le port de symboles évoquant la capitale ou le pays. Les artefacts offrant la visibilité au lion britannique et à la rose des Tudor sont facilement reconnaissables et associables à l'Angleterre, au même titre que la fleur de lys représente généralement la France. L'État influence donc la tenue des membres d'un

équipage, en associant nation et prestige dans le cas des boutons en argent, ou simplement par l'uniformisation de composantes vestimentaires au sein de chacune des classes sociales de marins à bord.

### **Les passagers néofrançais**

Il a été possible aussi d'identifier des avoirs associés aux passagers provenant de Nouvelle-France, dont le statut socioéconomique élevé transparait au sein de la culture matérielle analysée. Les gens à bord étant en transition définitive de la colonie en France, on retrouve donc parmi les possessions personnelles: des témoins d'habillement, des objets de consommation du quotidien, et des avoirs témoignant d'un avenir à long terme pressenti de l'autre côté de l'Atlantique. Les objets qui leur sont affiliés ont été reconnus en fonction de leur provenance française ou coloniale, et qui montraient un statut hiérarchique élevé par leur matériau ou leur fonction. Ils revêtent de plus un ou plusieurs aspects significatifs, par exemple utilitaire, militaire, professionnel ou symbolique. Certains portent des armoiries ou des marques indiquant leur propriétaire ou leur fabricant, parfois les deux (Tableau 14). La liste des passagers dénombre des personnalités de haut rang social, il n'est donc pas inusité de rencontrer dans la collection des artefacts témoignant d'un certain prestige.

Il est possible d'observer des ornements qui renseignent sur la condition sociale de leur propriétaire, en fonction des matériaux comme l'or ou l'argent dans lesquels sont confectionnés des bijoux et accessoires décoratifs, rappelant parfois la présence de femmes à bord par les boucles et les agrafes plus délicates et la boucle d'oreille en or de fabrication coloniale. Le rang social est visible au moyen des agrafes, des boutons et des boucles qui décorent les vêtements portés.

Certains objets, comme les boucles de chaussure raffinées, les boutons de manchette stylisés et d'autres accessoires personnalisés comme le cachet et la partie de canne en argent, indiquent aussi une volonté d'affirmer son statut et son prestige. Ces parures expriment une appartenance socioéconomique et révèlent un commerce du paraître qui participe à l'ordre social hiérarchisé puisque les élites tentent de se distinguer par des matériaux rares, des formes uniques ou des insignes de prestige (Grignon et Maxime 1997: 54-56; Bourdieu 1979: 165-166). D'un point de vue plus intime, les flacons de verre bleu-vert français et le cure-

dents offrent un aperçu de l'importance de l'hygiène à cette époque, même lors d'un voyage en mer.

Tableau 14. Artefacts présentant des marques d'orfèvres de Nouvelle-France et/ou des initiales ou marques de propriété

No. Catalogue	Objet	Matériau	Marques	Fabricant	Propriétaire
22M1K5-3	Agrafes (2)	Argent	8 + MK		
22M1C3-21	Boucle	Argent	RP + couronne	Roland Paradis	
22M1U6-20	Boucle d'oreille	Or	PL	Paul Lambert	
22M1A8-30	Fouchette de service	Argent	Armoiries	Paul Lambert	Louis d'Ailleboust
900X1-112	Fouchette de service	Argent	VBD + IM	Joseph Mailloux	Villebon Dejordy ?
22M1E9-3 22M900X11-8	Cuillères de table (2)	Argent	RP + armoiries	Roland Paradis	Jacques-René Gaultier de Varennes et Marie-Jeanne le Moyne de Sainte-Hélène
22M1B2-6	Cuillère à café	Argent	I*B + H*A		?
22M1B1-1	Fourchette de table	Argent	RP	Roland Paradis	
22M1B1-2, 22M1T2-3	Fourchettes de table (2)	Argent	F DL + FD		?
22M1E3-1	Fourchette de table	Argent	& + fleur de lys	En France (Aix)	
22M900X1-157	Fourchette de table	Argent	Armoiries + marques	En France (Paris)	Jean Baptiste Le Ber de Saint-Paul et de Senneville
22M900X1-108	Fourchette de table	Argent	VBD		Villebon Dejordy ?
22M1F4-1	Fourchette de table	Argent	Feuille + baies = Y M et FDL	Joseph Mailloux (?)	
22M900X1-23	Cloche	Bronze	1733 + Inscription latine + Crucifix	France	
22M1A2-28	Médaille	Argent	Inscriptions latines + ange tenant 2 couronnes	France	



Plusieurs objets d'habillement renvoient à des uniformes militaires, qui apparaissent dans ce contexte comme des expressions individuelles de rang social. En effet, les boucles de sangle et certains des boutons confirment la présence de soldats et d'officiers français à bord. Au même titre que les articles vestimentaires de l'équipage britannique, les effets associés à l'habillement des Compagnies franches de la Marine renforcent l'idée d'une «intégration nationale de la culture matérielle maritime» (Dagneau 2008: 345). En plus de la standardisation et l'emprise étatique sur la production et l'utilisation de ces composantes d'uniforme, ces accessoires sont liés à un militarisme affirmé au sein des colonies outre-atlantiques des différentes puissances européennes. Les soldats se distinguent tout de même entre eux par des uniformes différents en fonction de leur régiment d'appartenance (Figure 89). Une étude plus poussée des objets liés à l'habillement pourrait éventuellement permettre cette distinction au sein la culture matérielle de l'*Auguste*.

Les épées symboliques font aussi partie de cette catégorie: elles ne sont pas des armes au sens propre, mais plutôt des symboles de haut rang militaire témoignant d'une reconnaissance militaire et sociale. Il en va de même pour la croix de Saint-Louis et la médaille de commémoration de la bataille de Port-Mahon qui sont commandées par l'État et attribuées en tant que récompense pour renforcer une loyauté nationale en Nouvelle-France. Le sens de ces articles de prestige n'est donc pas directement le profit commercial, mais l'encouragement de la continuité des activités politiques et commerciales des classes dirigeantes coloniales au profit de l'État.

Le contexte de rapatriement des classes dirigeantes signifie possiblement la présence à bord de l'*Auguste* de familles entières et une partie des avoirs qu'elles transfèrent de la Nouvelle-France vers la France. Une partie de ces possessions consistent en des ustensiles liés à la consommation de nourriture, mais aussi à l'expression d'une identité socioéconomique. L'argenterie représente donc aussi bien un capital familial que des possessions de prestige. Par exemple, les armoiries de Jean Baptiste Le Ber de Saint-Paul de Senneville, passager sur l'*Auguste*, figurent sur l'une des fourchettes en argent (22M900X1-157) (Myles 1988b; Parcs Canada 1992: 41).

Certains de ces ustensiles sont néanmoins associés à un patrimoine familial à valeur sociale et économique, comme l'indiquent les marques de propriété sur certaines fourchettes

et cuillères de table (voir aussi Tableau 14). Ainsi les armoiries de Jacques-René de Gaultier de Varennes et celles de Marie-Jeanne le Moyne de Sainte-Hélène, les deux décédés en 1757, renseignent sur le legs laissé à leur fils aîné, Jean Hippolyte, qui lui périt lors du naufrage (BDD Auguste 2010; Parcs Canada 1992: 41). Également, une fourchette de service en argent portant la marque de Louis d'Ailleboust, décédé en 1747, laisse supposer que l'un de ses descendants ou un proche ayant hérité de cet ustensile (ou d'un ensemble d'ustensiles) se trouvait aussi à bord.

Au sujet des nombreuses pièces de monnaie, elles devaient appartenir pour la plupart aux passagers, sauf une partie des pièces espagnoles ou de dénomination possiblement britannique comme mentionnée précédemment. Leur état de préservation qui témoigne d'une absence ou d'une faible circulation et leur quantité indiquent leur appartenance à des patrimoines familiaux accompagnant par les passagers. Il est possible cependant que certaines d'entre elles proviennent de profits commerciaux ou de montants accordés en échange de biens mobiliers avant le départ de Québec.

Vu la pénurie chronique d'argent en espèce dans la colonie à cette époque, les pièces de monnaie sur l'*Auguste* représentent une richesse considérable d'une ou de plusieurs familles passagères. Les pièces ayant les dénominations les plus élevées n'ont pour la plupart pas ou peu de traces d'usure et portent souvent les dates plus anciennes. Les pièces en bon état étaient traditionnellement conservées pour des héritages familiaux. En contrepartie, les pièces plus récentes utilisées au quotidien sont de plus faible dénomination, en matériaux plus communs et sont plus légères en fonction d'une plus grande utilisation ou circulation (Bradley s.d.b).

Représentées d'abord par les pièces de monnaie, les économies de la famille se composent également de bijoux et d'objets en or ou en argent qui protègent jusqu'à une certaine mesure, la famille d'un désastre financier. Confrontés à un avenir incertain en France, les passagers de l'*Auguste* ont emporté avec eux des avoirs portables et facilement liquidables en cas de besoin (Bradley s.d.b). Le caractère patrimonial des monnaies est visible en contexte d'épave, contrairement à des sites terrestres de consommation où la transmission d'un individu à un autre, souvent à l'intérieur d'une même famille, n'est souvent pas observable archéologiquement. En effet, la valeur sociale et monétaire de ces types d'objet fait en sorte

qu'ils ne sont pratiquement jamais rejetés en cas d'usure ou de bris. Ils sont plutôt refondus afin de récupérer les matériaux précieux ou encore vendus.

Un autre aspect intéressant de l'assemblage de monnaies est la diversité de provenance des dénominations. Le manque d'espèces en Nouvelle-France a sans doute conduit à la conservation et l'utilisation de tous les types de monnaies disponibles. À défaut de payer en pièces françaises, les marchands et les consommateurs ont donc dû se tourner vers de l'argent étranger provenant souvent des colonies antillaises. La présence importante de pièces de monnaie coloniales espagnoles rappelle l'influence du commerce triangulaire avec les Antilles. Il n'est cependant pas possible de savoir si ce sont des pièces amenées en France depuis les Antilles, puis transférées en Nouvelle-France pour palier le manque de liquidité ou si ce sont des indices d'échanges intercoloniaux, provenant directement des Antilles à destination de la Nouvelle-France.

Ainsi, les possessions personnelles illustrent d'une part un réseau international dans la présence d'artefacts liés au commerce du Régime français et les récompenses destinées à renforcer l'appartenance nationale des élites coloniales. D'autre part, les effets personnels renvoient aussi à un réseau régional néofrançais puisque bon nombre des artefacts liés au prestige des passagers sont marqués de poinçons de fabricants actifs en Nouvelle-France et à la volonté de conserver ces articles pour le transport en France en vertu de leur attachement familial et de leur valeur économique. Malgré les objets symboliques et l'appartenance sous-entendue aux titres et à un matérialisme liés à la noblesse, on peut voir que ce sont davantage des bourgeois qui sont à bord, de par la nature des gens embarqués et leur fonction socioéconomique au sein de la colonie.

Enfin, ces objets représentent notamment des classes sociales dirigeantes pouvant être reliés aux dynamiques coloniales du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle et mettent en lumière les interactions de l'époque entre la Nouvelle-France, sa métropole première qu'est la France et l'Angleterre, qui s'immisce durant le Régime militaire et le changement de gestion entre les deux grandes puissances. On retrouve des artefacts provenant de ces trois points d'origine et qui illustrent les différentes relations sociales, politiques et économiques qu'ont pu avoir les passagers à bord avec ces territoires. Cette perspective mène finalement à un aperçu de l'élite coloniale néofrançaise à l'époque de l'embarquement à bord de l'*Auguste*.

## 5.4 L'élite coloniale en Nouvelle-France

L'étude de la culture matérielle de l'*Auguste* a mené à la compréhension de son organisation maritime au travers des espaces socioéconomiques identifiés. Son voyage est effectué en période de transition étatique, concrétisée par un Régime militaire britannique. Sa nature de cartel sous-entend une raison d'État dans l'investissement de cette traversée, dont les enjeux mêlent les différentes sphères qui composent l'État moderne, incluant l'influence des classes dirigeantes d'une société. Les artefacts offrent aussi un échantillon des élites du pouvoir en Nouvelle-France et des comportements rattachés à leur appartenance sociale.

L'État moderne au XVIII<sup>e</sup> siècle et ses dynamiques politique, économique et sociale autant en France qu'en Angleterre, voient les classes dirigeantes se diviser en deux principales catégories, soient la bourgeoisie et l'aristocratie. Celles-ci ont des influences distinctes dans chacun des pays autant en termes de pouvoirs que de rôles au sein de la population. La collection de l'*Auguste* rappelle cependant que la « transplantation à peu près intégrale du modèle français définissant la condition des personnes » en Nouvelle-France (Mathieu 2001: 119-123) a vu ce modèle s'adapter au contexte colonial.

Ainsi, la culture matérielle à l'étude reflète d'une certaine façon cette division européenne des élites, mais se concrétise différemment au sein de la colonie et est teintée de changements majeurs durant le Régime militaire. En effet, l'élite bourgeoise qui détient le capital économique en Nouvelle-France semble absorber de plus en plus le capital symbolique ou le prestige, anciennement exclusif à l'aristocratie. Le statut social élevé dont font partie plusieurs des passagers à bord du navire s'illustre donc au sein de la collection archéologique selon ces deux aspects.

### **Le prestige**

Le prestige dépend du paraître, de l'identité sociale qui est accordée à un individu ou à un groupe d'individus et du style de vie qui en découle. L'une des façons d'affirmer son identité réside dans la possession de biens matériels, mais aussi dans l'échange et la transmission de cette matérialité. Cette reconnaissance sociale ne s'applique cependant que lorsqu'elle est confrontée à un autre espace identitaire. La notion de prestige contribue donc à différencier les groupes d'individus et à les hiérarchiser, notamment au moyen de la

production et de la consommation de biens matériels (Hodder 2012: 25; Vignaux et Fall 1997: 303; Grignon et Maxim 1997: 54-55; Giddens 1971: 171, 179).

La Nouvelle-France dans ces débuts et au cours de son développement regorge d'administrateurs, de seigneurs et d'officiers militaires attachés à une noblesse:

These government officials and military officers were attached to the aristocratic and military values of the mother country: a keen sense of hierarchy, studied elegance in manners and dress, a propensity for spending money for prestige, the aspiration to a higher social rank and the constant quest for honours. Now, obtaining the promotions and honours that allowed one to rise in the social scale depended most often on the relationships and backing one had managed to acquire among the rulers of the colony as well as within an influential group overseas (Vachon 1985: 229).

Vers la fin de la Nouvelle-France cependant, la bourgeoisie possède un statut économique dominant, mais elle adopte et véhicule également l'importance du rang et de la distinction sociale. L'influence française des modes des différentes classes dirigeantes se fait encore ressentir et dicte notamment les règles de l'habillement, puisque les Français occupent encore des principaux postes administratifs dans la colonie et les réseaux commerciaux sont grandement influencés par l'expression du prestige européenne (Mathieu 2001: 106). Les marchandises illustrent l'approvisionnement continu de produits de luxe, même en temps de conflit armé. De plus, la métropole française tente de garder la loyauté des classes dirigeantes coloniales au moyen de médailles militaires et d'épées symboliques, en entretenant un désir d'appartenance nationale et les restes d'une volonté d'affirmation aristocratique.

Cette tendance reflète l'apport de la Nouvelle-France dans le culte du paraître et le commerce du luxe, autrefois monopolisé par la métropole française. Les artefacts de l'*Auguste* présentent notamment de l'argenterie, des bijoux et des parures vestimentaires provenant d'orfèvres coloniaux. Le commerce de produits luxueux provenant d'artisans locaux témoigne de l'essor de l'autonomie de la Nouvelle-France au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle et de la capacité technique et artistique de ces fabricants à répondre aux besoins sociaux des élites coloniales, présentes notamment dans les centres urbains que sont Montréal et Québec. La plupart des familles aisées à bord de l'*Auguste* sont d'origine française, mais bon nombre des passagers sont de naissance canadienne-française ou néofrançaise. Il est possible d'observer leur

attachement à des objets de luxe et leur capital économique et symbolique de par leur seule présence au sein des bagages des passagers qui partent pour la métropole française, mais qui proviennent pourtant de fabrication coloniale.

Ces artefacts illustrent de plus le travail des artisans qui travaillaient à l'époque en Nouvelle-France, dans ce cas-ci des orfèvres qui fabriquaient des produits dispendieux en or ou en argent. On retrouve des poinçons de trois des plus importants artisans coloniaux de la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, soit Joseph Mailloux (1708-1794), Roland Paradis (1696-1754) et Paul Lambert (1691-1749).

Leur talent artistique et leur compétence technique égalent, selon les dires, n'importe quel artiste européen. Bien que la réputation des orfèvres canadiens-français soit reconnue notamment à cause de biens ecclésiastiques au Québec, les articles personnels et domestiques trouvés sur le site et associés à une élite laïque témoignent de leur habileté et de leur notoriété dans les différentes classes sociales de la colonie. Les ouvrages en métaux précieux provenant de l'épave ont été sans doute très prisés par leurs propriétaires pour leur apparence et leurs associations familiales. Ces articles ont également une valeur monétaire et témoignent d'une certaine sécurité financière (Traquair 1973; Bradley s.d.c).

Ainsi, la notion de prestige est liée à ceux qui se procurent ou possèdent des objets de luxe, mais il offre également une réputation et une reconnaissance à ceux qui les fabriquent. En effet, les orfèvres de Nouvelle-France profitent d'un certain statut au sein de la société, autant par leur savoir-faire technique, que par les profits qu'ils doivent engendrer à partir de la vente de ces objets. Ils n'offrent pas que des matériaux précieux et nobles, mais également une main-d'œuvre spécialisée au service d'une demande de produits rares et de qualité, autant par leur forme et leur fonction que par leur personnalisation.

Ces principes sont aussi visibles, mais à une échelle plus subtile dans l'assemblage de l'*Auguste*, chez l'équipage britannique s'inscrivant au sein d'une organisation maritime. Les accessoires des matelots et des officiers sont d'une part uniformisés pour rattacher chaque marin à sa classe socioprofessionnelle, et présentent d'autre part des parures hétérogènes dans la volonté identitaire de chacun de se distinguer individuellement de leurs pairs.

## **Le capital**

À bord de l'*Auguste*, plusieurs passagers se distinguent par leur accès à un capital important. Cet aspect renvoie à la fois aux avoirs personnels et à la spécificité du navire de cartel, puisque sa raison d'État découle des enjeux capitalistes inhérents au transport des classes dirigeantes. L'influence sociopolitique du capital symbolique évolue donc conjointement, mais aussi à l'intérieur de l'essor du capital économique lié à la bourgeoisie. Les élites du pouvoir gèrent ainsi le commerce, les instances politiques et administratives, les idéologies religieuses et les hiérarchies sociales (Hintze 1991: 322-323; Giddens 1971: 36, 71, 165-166, 202-203).

Le capital est aussi le moyen d'illustrer son prestige par des biens matériels, mais aussi par des comportements. Saint-Luc de La Corne qui loue la cabine du capitaine puisqu'il souhaite un confort lors de la traversée pour lui et ses proches en est un bon exemple. Quelques indices renseignent ainsi sur les passagers à bord de l'*Auguste* en tant que détenteurs de pouvoir économique. Les personnalités à bord sont principalement des grands marchands et des négociants. Même les militaires, davantage les officiers que les soldats, font partie du commerce des fourrures et de la gestion des postes de traites en Nouvelle-France (Allaire 1987: 421-424). Les sceaux de marchandises et les pièces de monnaie en sont aussi des témoins concrets.

Ces indices économiques rappellent aussi que les classes dirigeantes se fondent sur l'accumulation des richesses et la concentration du capital pour contrôler les moyens de production au sein de la colonie, pour la France avant tout, mais aussi pour les besoins de la colonie. La diversité grandissante des économies en Nouvelle-France au XVIII<sup>e</sup> siècle favorise son autosuffisance et vise ultimement une émancipation vis-à-vis de la métropole. Elle profite tout de même encore de son appartenance et encourage l'approvisionnement en produits commerciaux internationaux, principalement de France, mais également d'Angleterre, de Hollande et des autres colonies en Amérique, visible dans l'avitaillement particulier de l'*Auguste*.

Lors de la mise en place du Régime militaire britannique au lendemain de leur conquête de la Nouvelle-France, la bourgeoisie néofrançaise contrôle encore l'administration

et les différents marchés et possède les richesses accumulées liées à leur fonction et à leur statut. Bon nombre des capitaux appartenant aux gens en Nouvelle-France sont sous forme d'argent de papier que les autorités britanniques refusent de reconnaître. Le manque de numéraire vient faire ombrage à la capacité de la bourgeoisie d'investir dans la production ou les marchés et de consommer des produits qui lui assure un style de vie inhérente à son rang.

Enfin, pour que l'exploitation du territoire nouvellement conquis bénéficie à l'Angleterre, mais aussi aux investisseurs impliqués dans un marché à grande échelle, la nouvelle métropole doit implanter de toutes pièces une élite pour remplacer les anciennes classes dirigeantes et financer un militarisme qui soutiendra la transition politique et les changements dans les structures économiques coloniales.

En définitive, les objets à bord provenant de l'Angleterre, notamment l'armement, les objets du quotidien et plus spécifiquement quelques objets de luxe liés à la consommation, rappellent l'appartenance britannique du navire à l'époque de son naufrage. Certains objets proviennent cependant de la France, en affirmant l'affiliation des passagers et des réseaux commerciaux au sein de la colonie les années auparavant. Bon nombre d'artefacts proviennent de la Nouvelle-France, produits par les artisans pour des passagers aisés. Enfin, les origines étrangères aux métropoles ou à la colonie, notamment des pièces de monnaie, mettent en scène les réseaux internationaux des passagers et possiblement des propriétaires londonniens de l'*Auguste*.

Les artefacts à l'étude ne représentent pas une société dans sa totalité, mais plutôt la transition entre deux autorités coloniales, dans ce cas-ci le passage du Régime français au Dominion britannique. Cette transition témoigne d'une articulation entre une élite qui quitte le territoire et une autre qui s'y installe à demeure. L'analyse des artefacts de l'*Auguste* a mené à une meilleure compréhension du dernier voyage du navire et de sa nature de navire de cartel. Il a été ultimement possible de catégoriser la culture matérielle à l'étude en trois espaces fonctionnels, puis socioéconomiques qui offrent une vision plus éclairée des dynamiques à bord et des liens politiques, économiques et sociaux découlant de l'État moderne au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle.



## Conclusion

Le XVIII<sup>e</sup> siècle voit se consolider les fondements de l'État moderne avec l'affirmation des grandes puissances et de l'expansion de leur influence politique, mercantile et militaire. Cette époque est également le théâtre d'un conflit décisif opposant la France et l'Angleterre. Le dénouement de la guerre de Sept Ans implique entre autres la perte de la Nouvelle-France aux mains de l'Angleterre, occasionnant des changements fondamentaux au sein de la colonie.

Le Régime militaire instauré en Nouvelle-France de 1759 à 1763 témoigne d'une période de transition entre deux administrations, l'une française et l'autre britannique. Cet ajustement d'autorité comprend diverses mesures influençant les sphères politiques, sociales et économiques au sein de la colonie. Entre autres, le remplacement des classes dirigeantes néofrançaises par des membres de l'élite britannique est essentiel afin de réussir la mise en place du nouveau Régime anglais. Cette élite est principalement composée de bourgeois, c'est-à-dire des marchands, des négociants, des officiers militaires, etc., et constitue la majorité des passagers de l'*Auguste*, un navire de cartel qui s'insère dans cette conjoncture de changements coloniaux.

Ce mémoire cherchait à comprendre et à caractériser la fonction d'un navire de cartel, puisque la raison d'être du dernier voyage de l'*Auguste* à l'automne 1761 découle de principes intrinsèques aux fondements de l'État moderne et la mise en oeuvre du contrôle du capital par les classes dirigeantes, notamment la bourgeoisie, au sein de la Nouvelle-France. L'identification de son objectif de cette traversée transatlantique a donc été une *raison d'État*, permettant de mieux saisir les enjeux capitalistes liés au transport de passagers à des fins politiques lors du Régime militaire.

Cette étude sur la culture matérielle de l'*Auguste* s'est donc voulue une démarche progressive, d'une phase analytique à une phase interprétative, en passant par une phase conceptuelle. Elle a permis, par une distribution des catégories fonctionnelles d'objets, une reconstitution des espaces à bord et une modélisation des processus qui ont formé le site de mettre en lumière l'organisation maritime du navire lors de son dernier voyage.

En effet, la théorisation des espaces à bord implicite à la méthodologie d'analyse appliquée (répartition spatiale, provenance d'origine et affiliation socioéconomique) a offert un aperçu de la division tripartite à bord de l'*Auguste* qui se compose d'un mobilier de bord, de possessions personnelles de l'équipage et de possessions personnelles des passagers. Cette approche a offert une distinction entre l'avitaillement général de l'*Auguste* en fonction de son port d'attache, Londres, et l'avitaillement particulier pour ce voyage qui inclut un transport de passagers de marque à partir de Québec. Les avoirs de l'équipage recèlent, quant à eux, des indices d'appartenance également britannique, et présentent une certaine distinction hiérarchique. Quant aux avoirs des passagers néofrançais, on observe des objets d'origine française, mais aussi de Nouvelle-France, qui témoigne du rang social élevé auquel ils appartiennent et du statut social qu'ils confèrent autant à leur propriétaire qu'à leur fabricant.

La compréhension de l'organisation maritime de l'*Auguste* a également permis de constater des différences en comparaison aux principes du capitalisme maritime traditionnel. En effet, la *raison d'État* que constitue le rapatriement de l'élite coloniale suggère une substitution d'au moins une source de capital impliquée dans le financement d'une traversée. En effet, l'État défraie pour les dépenses qu'occasionne ce transport de passagers particulier, rôle joué normalement par un affréteur qui investit dans le transport d'une cargaison payante afin de profiter des échanges commerciaux outremer.

Enfin, le naufrage de l'*Auguste* a favorisé un aperçu de l'élite de Nouvelle-France en route pour la France. Le contexte d'épave a offert un échantillon des liens présents entre les passagers et leur identité socioéconomique au travers d'un matérialisme de luxe, reflétant à la fois la volonté d'affirmation de leur prestige et leur possession de capital en tant que classe dirigeante d'une société.

En conclusion, cette étude archéologique sur la culture matérielle de l'*Auguste* s'est voulue une synthèse initiale qui rassemblent les informations recueillies sur l'*Auguste* depuis sa découverte et sa fouille à la fin des années 1970. Il s'agit bien sûr d'une analyse générale des artefacts. Chacune des différentes catégories mentionnées dans ce mémoire pourra être davantage approfondie et offrir une compréhension beaucoup plus poussée autant par exemple des tendances d'habillement chez les militaires ou les marins, que les réseaux socioéconomiques sous-jacents ou la provenance par exemple des outils et des instruments à

bord. Les artefacts de l'*Auguste* pourraient également s'insérer dans une étude comparative sur les possessions personnelles à bord ou encore sur différents navires dont l'objectif s'appuie sur une raison d'État au cours de l'époque moderne.

De plus, l'approfondissement d'une étude sur les pièces de monnaie, leur provenance de frappe, leur comparaison avec des spécimens d'autres épaves et la compréhension de leur circulation au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle permettraient une meilleure perspective des liens commerciaux entre les États-nations et les différentes colonies à partir de témoins économiques directs. Il s'agirait également d'une démarche numismatique intéressante afin de convertir leur valeur monétaire en valeur scientifique.

## BIBLIOGRAPHIE

- Acerra, M., Pousseau, J.-P., Vergé-Franceschi, M. et A. Zysberg, 1995. *État, marine et société*. Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 463 p.
- Allaire, G. 1987. « Officiers et marchands: les sociétés de commerce de fourrures, 1715-1760 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, Montréal, Institut d'histoire de l'Amérique française 40 (3): 409-428
- Ambrose, P.M. 2014. « Firearms », *Paul M. Ambrose Antiques*. Internet. Adresse URL: <http://www.ambroseantiques.com/fpistols.htm> [consultée Septembre 2014]
- Amherst, J. *Letter to James Murray*. New York, February 19<sup>th</sup>, 1762 dans Parcs Canada 2010
- Letter to Earl of Albermale*. New York, February 27<sup>th</sup>, 1762 dans Parcs Canada 2010
- Letter to Napier*. New York, April 6<sup>th</sup>, 1762 dans Parcs Canada 2010
- Angleterre. The National Archives. *Will of William Brander, Gun Maker of Minorities, City of London* (1788). PROB 11/1164/137. Internet. Adresse URL: <http://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/D424617> [consultée Septembre 2014]
- Oxford University. Bodleian Library, Ms. North a.6, p. 294 et p.305-6 (consultée dans Parcs Canada 2010)
- PRO ADM1, *Captain's Letters*, vol. 1833 (dans Parcs Canada 2010)
- PRO ADM8, *Registers, Returns, Certificates*, vol. 30, p.110 (dans Proulx 1979)
- PRO ADM32, *Ticket Office*, vol. 166 (dans Parcs Canada 2010)
- PRO ADM106, *Navy Board In-Letters*, vol.242-278 (dans Parcs Canada 2010)
- PRO HCA32, *Prize papers*, vol.166 (dans Parcs Canada 2010)
- Anonyme, s.d.a. *Ceramic Material Recovered From the Wreck of L'Auguste*. Travail de recherche classé, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- s.d.b. *Glass recovered from the wreck of L'Auguste*. Travail de recherche classé, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- s.d.c. *Bones recovered from the wreck of l'Auguste*. Travail de recherche classé, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- s.d.d. *Metal Eating Utensils*. Travail de recherche classé, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- s.d.e. *Auguste Conservation*. Ficher actif 22M-005, inédit, Ottawa, Parcs Canada

1977. « Un plongeur croit avoir découvert l'épave d'un navire ayant sombré en 1761 », *Le Droit*, Ottawa, mercredi 13 juillet 1977, p.11
1987. *The Wreck of the HMS Tilbury*. Travail inédit, Ottawa, Parcs Canada
- Armstrong, J. et D. Brady, 2004. *A Treasure Ship's Tragedy*. Documentaire de la National Geographic Channel, Aspy Bay Pictures Inc., 47 min.
- Aubert de Gaspé, P. 2007. *Les anciens Canadiens*. Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 782 p.
- Aylmer, G.E. 1996. « Centre et périphérie: définition des élites du pouvoir », dans W. Reinhard (dir.), *Les Élités du pouvoir et la construction de l'État en Europe*. Paris, Presses universitaires de France, p.77-102
- B. Gorgio. s.d. « English, Scottish and Irish Silver Hallmarks London Silver Date Letters and Symbols the Guide to Marks of British Silver », *Silver Collection*, Internet. Adresse URL: <http://www.silvercollection.it/englishsilverhallmarks.html> [consultée en Septembre 2014]
- Bass, G. 1988. *Ships and Shipwrecks of the Americas. A History Based on Underwater Archaeology*. Londres, Thames and Hudson, 272 p.
- BDD Auguste, 2010. Base de données de l'épave de l'*Auguste*. Fichier Excel, Parcs Canada, inédit, Ottawa
- Bélanger, C. 2006. « Naufrage de l'*Auguste* », *L'encyclopédie de l'histoire du Québec*, Marianopolis College, Internet.
- Bennett, B. 1978. *Auguste*. Notes de terrain, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- Bernier, M.-A. 2007. « Le processus de formation du site et le démantèlement du navire 24M », dans R.Grenier, W. Stevens et M.-A. Bernier, *L'archéologie subaquatique de Red Bay*. Ottawa, Parcs Canada, vol. 4: 215-290
- Bingeman, J.M. 2010. *The First HMS Invincible (1747-1748). Her Excavations (1980-1991)*. Oxford, Oxbow Books, 198 p.
- Bois, J.P. 1993. *Les guerres en Europe 1494-1792*. Paris, Belin, 319 p.
- Bonnefeux, P.M.J. 1987a. « Cartel ». Dictionnaire de la marine à voile. De la Fontaine au Roi, p.67
- 1987b. « Parlementaire ». Dictionnaire de la marine à voile. De la Fontaine au Roi, p. 488-489
- Bosher, J.F. 1992. *Men and ships in the Canada trade, 1660-1760: A biographical dictionary*. Ottawa, National Historic Sites, 251 p.
1995. Guerre et activités de la marine marchande au Canada», dans Acerra, M. et al., *État, marine et société*, p. 49-71
- Bouchard, R. 1999. *Les armes à feu en Nouvelle-France*. Sillery, Septentrion, 177 p.

- Bourdieu, P. 1979. *La distinction: Critique sociale du jugement*. Paris, Editions de Minuit, 670 p.
- Boyer, T. 2008. *Les pompes de cale du Machault*. Maîtrise d'art et d'archéologie, Université Paris 1-Panthéon-Sorbonne, 225 p.
- Bozellec, E. et J.-C. Jegou, 2005. « Le naufrage d'un corsaire malouin en baie de Morlaix: L'*Alcide* (1747) » dans dans L'Hour et Veyrat (dir) 2005. *La mer pour mémoire. Archéologie sous-marine des épaves atlantiques*. Paris, Somogy Editions d'Art, p.252-253
- Bradley, C., Dunning, P. et G. Gusset, 2003. « Material Culture from the Elizabeth and Mary (1690): Individuality and Social Status in a Late 17th-Century New England Assemblages », dans C. Roy, J. Bélisle, M.-A. Bernier et B. Loewen (dir.). *Mer et monde: Questions d'archéologie maritime*. Association des archéologues du Québec. Archéologiques, Collection Hors Série 1, p.150-170
- Bradley, C., Jones, O. R. et L. Sussman, 1990. *The Wreck of L'Auguste*. Ottawa, Parcs Canada
- Bradley, C., s.d.a. *Sans titre*. Travail de recherche classé, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- s.d.b. *Money in New France*. Travail de recherche classé, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- s.d.c. *Silversmiths of the French Regime*. Travail de recherche classé, inédit, Ottawa, Parcs Canada
1977. *22M-Auguste*. Notes de terrain, inédit, Ottawa, Parcs Canada, 88 p.
1978. *22M-Wreck of the Auguste*. Notes de terrain, inédit, Ottawa, Parcs Canada, 69 p.
1980. *Auguste Native Artefact. Lab. no. 79-2381*. Fichier actif 22M-007, inédit, Parcs Canda, Ottawa
1990. *The Wreck of l'Auguste*. Draft M-S, inédit, Ottawa, Parcs Canada.
1999. *Numismatic Analysis of the Coins Recovered from the 1761 Wreck of L'Auguste off Dingwall, Nova Scotia*. Rapport inédit, Ottawa, Parcs Canada
2001. « La pipe à fumer pour l'archéologue », dans K. Karklins, (dir.) *Études en culture matérielle*. Ottawa, Parcs Canada, p.120-154
- Brassard, M. et M. Leclerc, 2001. *Identifier la céramique et le verre anciens au Québec. Guide à l'usage des amateurs et des professionnels*. Cahier d'archéologie du CÉLAT No. 12, Québec, Université Laval, 207 p.
- Braudel, F. 1985. *La dynamique du capitalisme*. Paris, Flammarion, 120 p.
1979. *Civilisation, économie et capitalisme, XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*. Paris, Librairie générale française, 3 vol.
- Brioist, P. 1997. *Espaces maritimes au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Neuilly-sur-Seine, Atlande, 255 p.
- Brown, R. 1979. *A history of the island of Cape Breton*. Belleville, Mika Pub. Co., 473p.

- Buchet, C. 1995. « L'"Ordnance Board" et la logistique pour les flottes anglaises aux Antilles (1689-1763) », dans M. Acerra, *et al.*, *État, marine et société*, p.73-87
- Bruijn, J.R. 1998. « Les États et leurs marines de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », dans P. Contamine (dir.), *Guerre et concurrence entre les États européens du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Paris, Presses universitaires de France, p. 83-121
- Brunet, M. 1964. *La présence anglaise et les Canadiens: études sur l'histoire et la pensée des deux Canadas*. Montréal, Beauchemin, 292 p.
1966. *Les Canadiens et les débuts de la domination britannique 1760-1791*. Ottawa, La Société historique du Canada, 26 p.
1980. *Les Canadiens après la Conquête 1759-1775*. Montréal, Fides, 313 p.
- Bruseth, J.E. et T.S Turner, 2005. *From a Watery Grave. The Discovery and Excavation of La Salle's Shipwreck*, La Belle. College Station, Texas A&M University Press, 159 p.
- Bryce, D. 1984. *L'armement du Machault. Une frégate française du XVIII<sup>e</sup> siècle*. Ottawa, Parcs Canada, 69 p.
- Casella, E.C. et C. Fowler 2004. « Beyond Identification. An Introduction », dans *The archaeology of plural and changing identities*, New York, Springer, p.1-8
- Canada. Archives Publiques (dans Proulx 1979)
- MG1, Archives des Colonies, B, vol. 115
- MG1, Archives des Colonies, C11A, vol.89
- MG13, War Office, WO 34, vol. 68
- MG24, 19<sup>th</sup> Century Pre-Confederation papers, L3, vol.2
- Canada. Archives des colonies (dans Parcs Canada 2010)
- Série D2C, volume 48, folio 412. *Liste des officiers es Soldats des troupes de la Marine de Sa Majesté chrétienne qui S'Embarquent sur le Vaisseau L'Auguste armé en Cartel pour France*
- Série D2C, volume 48, folio 413. *Liste des officiers es Soldats des troupes de Terre de Sa Majesté chrétienne qui S'Embarquent sur le Vau. L'Auguste armé en Cartel pour France*
- Charbonneau, H. 1994. « Les naufragés de l'Auguste », *Mémoires de la Société généalogique canadienne française*, 45 (3): 216-224
- 1997a. « Du nouveau sur les naufragés de l'Auguste », *Mémoires de la Société généalogique canadienne française*, 48 (3): 257-264
- 1997b. « Encore l'Auguste ». *Mémoires de la Société généalogique canadienne française*, 48 (4): 342

- Courchesne, S. 2011. *La chasse aux trésors subaquatiques. Portait d'une industrie marginale à l'ère de l'internet*. Mémoire de maîtrise au Département d'Anthropologie de l'Université de Montréal, 172 p.
- Courtois, C.P. 2009. *La Conquête. Une anthologie*. Montréal, Typo, 485 p.
- Dagneau, C. 2008. *La culture matérielle des épaves françaises en Atlantique Nord et l'économie-monde capitaliste, 1700-1760*. Thèse de doctorat, Université de Montréal.
- de La Corne, S-L. 1762. Lettre au général Murray datée du 3 mars 1762. Fichier actif 05M, inédit, Ottawa, Parcs Canada.
1778. *Journal du voyage de M. Saint-Luc de La Corne, Ecuyer, Dans le Navire l'Augufte, en l'an 1761*. Montréal, Chez Fleury Mesplet, 38 p.
1863. *Journal du voyage de M. Saint-Luc de La Corne, Ecuyer, Dans le Navire l'Augufte, en l'an 1761*. Québec, A. Côté et Cie, 38 p.
- Descimon, R. 1996. « Les élites du pouvoir et le prince: l'État comme entreprise », dans W. Reinhard (dir.), *Les Élités du pouvoir et la construction de l'État en Europe*. Paris, Presses universitaires de France, p.133-162
- Dobson, N.C. 2011. « *La Marquise de Tourny (Site 33c): A Mid-18th Century Armed Privateer of Bordeaux* », dans G. Stemm et S.A. Kingsley (dir), *Oceans Odyssey 2: Underwater Heritage Management & Deep-Sea Shipwrecks in the English Channel & Atlantic Ocean*. Oxford, Oxbow Books, p.58-97
- Dull, J.R. 2009. *The Age of the Ship of the Line*. Lincoln, London, University of Nebraska Press, 250 p.
- Dunning, P. 2001. « Couverts de table composites de 1700 à 1930 » dans Karklins, K. (dir.) *Études en culture matérielle*. Ottawa, Parcs Canada, p.38-53
- Dwyer, T. 2004. *Wreck Hunter. The Quest for Lost Shipwrecks*. Laurencetown, Nova Scotia, Pottersfield Press, 208 p.
- Falconer, W. 1970. « Cartel ». *Falconer's Marine Dictionary*, New York, Augustus M. Kelley, p.346
- Ferland, C. 2007. « Une pratique "sauvage"? Le tabagisme de l'ancienne à la Nouvelle-France, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles », dans Ferland, C. (dir.) *Tabac & Fumées. Regards multidisciplinaires et indisciplinés sur le tabagisme XV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, p.81-109
- Fishers, F.W. 2004. « Treasure ship discovered in Canadian waters », adresse URL: <http://www.jw.fishers.com/nr/nr156/htm> (page consultée le 24 octobre 2012)
- Gage, T. *Letter to Jeffrey Amherst*. Montreal, March 3<sup>rd</sup>, 1762 dans Parcs Canada 2010
- Gauvin, R. 1995. *Guide des céramiques. Selon la nomenclature en vigueur à Parcs Canada-Région du Québec*. Patrimoine Canadien, Parcs Canada, 215 p.



- Gawronski, J., Kist B. et O. Stokvis-Van Boetzelaer, 1992. *Hollandia compendium. A Contribution to the History, Archaeology, Classification and Lexicography of a 150 ft. Dutch East Indiaman (1740-1750)*. Elsevier, Amsterdam.
- Gibbs, M. 2006. « Cultural Site Formation Processes in Maritime Archaeology: Disaster Response, Salvage and Muckelroy 30 Years on », *International Journal of Nautical Archaeology* 35 (1): 4-19.
- Giddens, A. 1971. *Capitalism and Modern Social Theory. An Analysis of the writings of Marx, Durkheim and Max Weber*. Cambridge, Cambridge University Press (2010), 261 p.
- Golding, P. s.d. « L'Auguste. An Historic », *Diver*, p.18-19, dans Myles, V. Travail de recherche classé, inédit, Ottawa, Parcs Canada.
- Gooding, S.J. 1965. *An Introduction to British Artillery in North America*. Ottawa, Historical Arms Series no.4, Museum Restoration Service.
- Gould, R. 1983. *Shipwreck anthropology*. School of American Research, University of New Mexico Press, Albuquerque.
- 2000, *Archaeology and the Social History of Ships*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Gousse, A. 1990. *French Officers on "L'Auguste"*. Note de service, inédit, Ottawa, Parcs Canada.
- Grenier, R., Stevens, W. et M.-A. Bernier, 2007. *L'archéologie subaquatique à Red Bay. La construction navale et la pêche de la baleine Basques au XVI<sup>e</sup> siècle*. Ottawa, Parcs Canada, 5 volumes
- Grenier, R. 1973. « Dingwall-5M3A », *5M-Nova Scotia Underwater Survey. Field notes 1973*. Notes de terrain, inédit, Ottawa, Parcs Canada, p.11-12, 25-27
- Grignon, M. et J. Maxim, 1997. « La convenance et la représentation architecturale du rang social » dans L.Turgeon, J. Létourneau et K. Fall, *Les espaces de l'identité*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, p. 53-61
- Harding, R. 1995. *The Evolution of the Sailing Navy, 1509-1815*. New York, St.Martin's Press, 181 p.
- Harris, J.E. 2001. « Bouteilles françaises bleu-vert du XVIII<sup>e</sup> siècle récupérées à la forteresse de Louisbourg, Nouvelle-Écosse » dans Karklins, K. *Études en culture matérielle*. Ottawa, Parcs Canada, 297 p.
- Hicks, M.J.E. 1964. *French Military Weapons, 1717-1938*. New Milford, N. Flanderment & Co., p.
- Hintze, O. 1991. *Féodalité, capitalisme et État moderne: essais d'histoire sociale comparée*. Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 337 p.
- Hodder, I. 2012. *Entangled. An Archaeology of the Relationships between Humans and Things*. West Sussex, Wiley-Blackwell, 252 p.
- Howard, F. 1979. *Sailing ships of War 1400-1860*. New York, May Flower Books, 254 p.

- Hughes, B.P. 1969. *British Smoot-Bore Artillery*. Londres, Arms and Armour Press.
- Hulot, O. et M. L'Hour 2005. « Un octant dans une griffe d'acier », dans M. L'Hour et E. Veyrat (dir) 2005. *La mer pour mémoire. Archéologie sous-marine des épaves atlantiques*. Paris, Somogy Editions d'Art, p.120-121
- Hulot, O. 2005. « Vivre à bord au son de la cloche », dans M. L'Hour et E. Veyrat (dir) 2005. *La mer pour mémoire. Archéologie sous-marine des épaves atlantiques*. Paris, Somogy Editions d'Art, p.300-301
- Isaacs, A.K. et M. Prak. 1996. « Les villes, la bourgeoisie et l'État », dans W. Reinhard (dir.), *Les Élités du pouvoir et la construction de l'État en Europe*. Paris, Presses universitaires de France, p.285-321
- Jarlan, G.E. 1963. *Note on the construction of groins at Dingwall, Nova Scotia*. Fichier actif 22M-008, inédit, Ottawa, Parcs Canada.
1965. *Remarks on Dingwall Harbour, Nova Scotia*. Fichier actif 22M-008, inédit, Ottawa, Parcs Canada.
- Johnson, M. 1996. *An Archaeology of Capitalism*. Cambridge, Blackwell Publishers, 244 p.
- Jones, O. et C. Sullivan, 1985. *Glossaire du verre*. Ottawa, Parcs Canada, 185 p.
- Jones, O. 1986. *Les bouteilles à vin et à bière cylindriques anglaises 1735-1850*. Ottawa, Parcs Canada, 184
- Kalm, P. 1749. *Voyage de Pehr Kalm au Canada en 1749*. Traduction annotée du journal de route par Jacques Rousseau et Guy Béthune (1977), Montréal, Ed. Pierre Tisseyre, 674 p.
- Kennedy, P.M. 1976. *The Rise and Fall of British Naval Mastery*. New York, Charles Scribner's Sons, 405 p.
- Kroener, B.H. 1998. « L'État moderne et la "société militaire" au XVIII<sup>e</sup> siècle » dans P. Contamine (dir.), *Guerre et concurrence entre les États européens du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Paris, Presses universitaires de France, p.237-268
- L'Espérance, P. 1953. *Saint-Luc de la Corne et le naufrage de l'Auguste: la constitution d'un héros*. Mémoire de maîtrise en études littéraires de l'Université du Québec à Montréal, 221 p.
- L'Hour, M. et E. Veyrat, 2003. « Analyser la culture matérielle maritime d'époque moderne: la contribution des épaves de la Natière (Saint-Malo) », dans C. Roy, J. Bélisle, M.-A. Bernier et B. Loewen (dir.). *Mer et monde: Questions d'archéologie maritime*. Association des archéologues du Québec. Archéologiques, Collection Hors Série 1, p.171-187
2004. *Un Corsaire sous la mer. Les épaves de la Natière. Archéologie sous-marine à Saint-Malo*. Paris, ADRAMAR, Volume 5, Campagne de fouille 2003.
2003. *Un Corsaire sous la mer. Les épaves de la Natière. Archéologie sous-marine à Saint-Malo*. Paris, ADRAMAR, Volume 4, Campagne de fouille 2002.

2001. *Un Corsaire sous la mer. Les épaves de la Natière. Archéologie sous-marine à Saint-Malo*. Paris, ADRAMAR, Volume 2, Campagne de fouille 2000.
- Lafèche, L. et C. Costain, 1978. *Radiography of Dingwall concretions. Lab. no. 78-4548*. Fichier actif 22M-005, inédit, Ottawa, Parcs Canada.
- Lapointe, C. 1994. *Les outils de Place-Royale*. Québec, Gouvernement du Québec, 123 p.
- Larin, R. 2002. *Les Canadiens passés en France à la Conquête, un portrait vu de la Guyane (de 1754 à 1805)*. Thèse de doctorat, Université de Montréal.
- LaRoche, D. 2011. *Fortress of Louisbourg National Historic Site of Canada. Louisbourg Harbour Underwater Cultural Resource Management Plan*. Ottawa, Parcs Canada, 60 p.
- Legault, R. 2002. *Une élite en déroute: Les militaires canadiens après la Conquête*. Outremont, Athéna éditions, 202 p.
- Le Bouëdec, G. 1997. *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique: 1690-1790*. Paris, A. Colin, 372 p.
- Le Bot, J. 2005. « De l'art de la navigation », dans M. L'Hour et E. Veyrat (dir) 2005. *La mer pour mémoire. Archéologie sous-marine des épaves atlantiques*. Paris, Somogy Editions d'Art, p.102-103
- Lépine, L. 1978. *22M-L 'Auguste*. Notes de terrain, inédit, Ottawa, Parcs Canada, 68 p.
- Lind, G. 1996. « Grands et petits amis: clientélisme et élites du pouvoir », dans W. Reinhard (dir.), *Les Élités du pouvoir et la construction de l'État en Europe*. Paris, Presses universitaires de France, p.163-201
- Lockhart, B. 2007. « Assessment of the Archaeological Potential and Significance of Recent Shipwrecks » dans V. Mastone (dir), *ACUA Underwater Archaeology Proceedings 2007: 79-85*
- Loewen, B. 2014. *Processus de formation des sites subaquatiques*. Travail de recherche, inédit, Montréal.
- Losier, C. 2005. *Les bouteilles de verre du château de Vaudreuil: Une archéologie de l'alcool à Montréal, au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Mémoire de maîtrise, Université de Montréal, Montréal.
2011. Communication personnelle. Archéologue historique PhD.
2012. *Approvisionner Cayenne au cours de l'Ancien Régime: Étude archéologique et historique de l'économie et du réseau commercial d'une colonie marginale, la Guyane (XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles)*. Thèse de doctorat, Université Laval, Québec.
- Lunn, A.J.E. 1986. *Développement économique de la Nouvelle-France 1713-1760*. Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 348 p.

- Maarleveld, T.J. 1995. « Type or technique. Some thoughts on boat and ship finds as indicative of cultural traditions », *The International Journal of Nautical Archaeology* 24 (1): 3-7
- McCullough, A.B. 1984. *Money and exchange in Canada to 1900*. Toronto, Dundurn Press, 323 p.
- MacKinnon, R. et D. Murphy, 2012. *Treasure Hunter: Diving for Gold on North America's Death Coast*. New York, Berkley Books, 315 p.
- MacMechan, A. 1928. *There Go the Ships*. Toronto, McClelland and Stewart Publishers
- Maczak, A.1996. « Nécessité et complexité des relations entre État et noblesse », dans W. Reinhard (dir.), *Les Élités du pouvoir et la construction de l'État en Europe*. Paris, Presses universitaires de France, p.259-283
- Marier, C. 1996. *Les menus objets de Place-Royale*. Québec, Gouvernement du Québec, 529 p.
- Marsters, R. 2002. *Shipwreck Treasures. Disaster and Discovery on Canada's East Coast*. Halifax, Formac Publishing Company Limited, 128 p.
- Martin, C. 2011. « Wreck-Site Formation Process », dans A. Catsambis, B. Ford et D. Hamilton (dir.), *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*. Oxford, Oxford University Press: 47-67
- Mathieu, J. 2001. *La Nouvelle-France. Les Français en Amérique du Nord XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, 271 p.
- Mazan, J. de, 1972. *Les doctrines économiques de Colbert*. New York, B. Franklin, 213 p.
- Migaud, P. 2005. « L'étude de l'alimentation carnée d'après les sources archéozoologiques » M. L'Hour et E. Veyrat (dir) 2005. *La mer pour mémoire. Archéologie sous-marine des épaves atlantiques*. Paris, Somogy Editions d'Art, p. 304-305
- Monette, Y., Loewen, B., Aznar, J.C. et P. Régaldo, 2010. « La provenance des terres cuites vernissées vertes de France du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle. Approches visuelle, historique et géochimique », dans B. Loewen, C. Chapdelaine et A. Burke (dir.), *De l'archéologie analytique à l'archéologie sociale*, Coll. Paléo-Québec 34 : 77-102
- Moore, C. 1990. « Cape Breton and the North Atlantic World in the Eighteenth Century » dans K. Donovan (dir). *The Island. New perspectives on Cape Breton history 1713-1990*. Sydney, University College of Cape Breton Press, p. 31-48
- Morton, B. 1987. *Auguste-Furniture and Building Hardware*. Note de service et fiches-catalogue d'objet, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- Moussette, M. et G.A. Waselkov, 2013. *Archéologie de l'Amérique coloniale française*. Montréal, Lévesque éditeur, 458 p.
- Muckelroy, K. 1978. *Maritime Archaeology*. Cambridge University Press, Cambridge
- Muller, J. 1965. *A Treatise of Artillery*. Ottawa, Museum Restoration Service

- Musée canadien des civilisations, 2013. « Vie quotidienne. Divertissements », *Musée virtuel de la Nouvelle-France*, Internet, adresse URL: <http://www.civilisations.ca/musee-virtuel-de-la-nouvelle-france/vie-quotidienne/divertissements/> (page consultée le 26 juin 2013)
- Myles, V. 1978. *22M-Auguste*. Notes de terrain, inédit, Ottawa, Parcs Canada, 19 p.
1987. *Object catalogue-Ceramic*. Fiches inédites, Ottawa, Parcs Canada
- 1988a. *Ceramics from 22M-The Auguste*. Note de service, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- 1988b. *Auguste-Metal Eating Utensils*. Note de service, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- Noël Hume, I. 1972. *Historical archaeology*. New York, Knopf, 355 p.
- Nouvelle-Écosse 2010. *Treasure Trove Act, RSNS 1989, c 477*. Loi provinciale remplacée le 1er janvier 2011, Internet. Adresse URL: <https://www.canlii.org/en/ns/laws/stat/rsns-1989-c-477/latest/rsns-1989-c-477.html> [consultée Octobre 2012]
- O'Shea, J.M. 2002. « The Archaeology of Scattered Wreck-Sites: Formation Processes and Shallow Water Archaeology in Western Lake Huron », *The International Journal of Nautical Archaeology* 31 (2): 211-227
- Orser, C. 2004. *Historical Archaeology*. New Jersey, Pearson Prentice Hall, 366 p.
2008. « Archaeology as Modern-World Archaeology in Argentina », *International Journal of Historical Archaeology* 12: 181-194
- Paasch, H. 1885. *Paasch's Illustrated Marine Dictionary. Originally published as 'From Keel to Truck'*. New York, Lyons & Burford, Publishers (1997), 412 p.
- Palynchuk, B. 1973. « 5M3A ». *5M-Nova Scotia Underwater Survey. Field Notes 1973*. Notes de terrain, inédit, Ottawa, Parcs Canada, p.37-48
- Parcs Canada, 2010. Documents inédits. Notes et recherches sur l'*Auguste*. Ottawa
2008. *Liste des matériaux et des fonctions selon la nomenclature en vigueur à Parcs Canada - Région de Québec*. Ottawa, Parcs Canada, Gestion du patrimoine culturel
1992. *Le naufrage de l'Auguste*. Lieux historiques nationaux, Service des parcs. Ministère de l'Approvisionnement et Services Canada
1990. *Manuscrits de la Bibliothèque du Ministère de la Guerre, Paris*. Notes et recherches sur l'*Auguste*, inédit, Ottawa
- Paynter, R. 2000 « Historical Archaeology and the Post-Columbian World of North America », *Journal of Archaeological Research* 8 (3):169-217
- Peterson, M.L. 1965. *History Under the Sea. A handbook for Underwater Explorations*. Washington, Smithsonian Institution Publication 4538
- Pomey, P. et E. Rieth, 2005. *L'archéologie navale*, Paris, Éditions Errance, 215 p.

- Proulx, J.P. 1979. *Histoire et naufrage des navires le Saphire, la Marguerite, le Murinet et l'Auguste*. Ottawa, Parcs Canada, 123 p.
2007. « La pêche de la baleine au Labrador par les Basques: un aperçu historique » dans R.Grenier, W. Stevens et M.-A. Bernier, *L'archéologie subaquatique de Red Bay*. Ottawa, Parcs Canada, vol. 1: 25-96
- Quinn, R. 2011. « Acoustic Remote Sensing in Maritime Archaeology », dans A. Catsambis, B. Ford et D. Hamilton (dir.), *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*. Oxford, Oxford University Press: 68-89
2006. « The Role of Scour in Shipwreck Site Formation Processes and the Preservation of Wreck-Associated Scour Signatures in the Sedimentary Record – Evidence from Seabed and Sub-Surface Data », *Journal of Archaeological Science* 33: 1419-1432
- Quinn, R., Forsythe, W., Breen, C., Boland, D., Lane, P., A.L. Omar, 2007. « Process-Based Models for Port Evolution and Wreck Site Formation at Mombasa, Kenya », *Journal of Archaeological Science* 34: 1449-1460
- Rao, A.M. et S. Supphellen, 1996. « Les élites du pouvoir et les territoires “dépendants” », dans W. Reinhard (dir.), *Les Élités du pouvoir et la construction de l'État en Europe*. Paris, Presses universitaires de France, p.103-131
- Régis'Arm, 1996. « Les maïs aimés des Français. Les pistolets à silex civils anglais », *Gazette des armes* 272: 13-16
- Reinhard, W. (dir.) 1996a. *Les Élités du pouvoir et la construction de l'État en Europe*. Paris, Presses universitaires de France, 416 p.
- 1996b. « Élités du pouvoir, serviteurs de l'État, classes dirigeantes et croissance du pouvoir d'État », dans W. Reinhard (dir.), *Les Élités du pouvoir et la construction de l'État en Europe*. Paris, Presses universitaires de France, p.1-24
- Ressources naturelles Canada. 2009a. « Relief », Gouvernement du Canada, Internet
- 2009b. « Provinces géologiques », Gouvernement du Canada, Internet
- 2009c. « Îles marines », Gouvernement du Canada, Internet
- 2009d. « Atlas du Canada », Gouvernement du Canada, Internet
- Ribalta, P.M. 1996. « L'impact des institutions centrales », dans W. Reinhard (dir.), *Les Élités du pouvoir et la construction de l'État en Europe*. Paris, Presses universitaires de France, p.25-52
- Ringer, J. 1973. « 5M3A-Dingwall Harbour », *5M-Nova Scotia Underwater Survey. Field Notes*. Notes de terrain, inédit, Ottawa, Parcs Canada, p.32-33
- 1977a. *Status report on the Dingwall site (Auguste), Part I-III*. Travail de recherche classé, inédit, Ottawa, Parcs Canada

- 1977b. *Archaeological excavation on the site of the Auguste*. Rapport inédit, Ottawa, Parcs Canada
- 1977c. *22M-Dingwall Site*. Notes de terrain, inédit, Ottawa, Parcs Canada, 55 p.
1978. *22M-Auguste Site*. Notes de terrain, inédit, Ottawa, Parcs Canada, 41 p.
1979. *Underwater Archaeological Excavation of the Auguste Site, Nova Scotia (1977-1978)*. Rapport inédit, Ottawa, Parcs Canada, 44 p.
2013. Archéologue subaquatique Parcs Canada, chargé de la fouille du site de *l'Auguste* (22M). Communication personnelle
- Rogers, C. 1991. *Henry VII*. Londres, Hodder & Stoughton Educational, 128 p.
- Root, H.L. 1994. *La construction de l'État moderne en Europe: la France et l'Angleterre*. Paris, Presses universitaires de France, 390 p.
- de Roquebrune, R. 1962. *Les canadiens d'autrefois: essais*. Montréal, Fides
- Ross, L.A. 1979. *Underwater Archaeologists Vade Mecum to the Companies, Duties, Tools and Related Supplies of 18th-Century British and French Naval Vessels*. Ottawa, Parcs Canada, inédit
1981. *Eighteen-century French naval duties as reflected by the tools recovered from the Machault, a 5<sup>th</sup>-rate frigate sunk in Chaleur Bay, Quebec, AD 1760*. Microfiches Report Series No. 137, Ottawa, Parcs Canada
- Saunders, N.J. 2009. « People in Objects: Individuality and the Quotidian in the Material Culture of War », dans C.L. White (dir), *The Materiality of Individuality: Archaeological Studies of Individual Lives*, New York, Springer Science and Business media, p.37-55
- Schiffer, M.B. 1995. *Behavioral Archaeology: First Principles*. Salt Lake City, University of Utah Press
1987. *Formation Processes of the Archaeological Record*. Albuquerque, University of New Mexico Press
- Sechrest, L.J. 2004. « Public goods and private solutions in maritime history », *Quarterly Journal of Austrian Economics*, 7 (2): 3-27
- Sergeant, C. 1983. *Analysis of wax residue in Auguste cannon. Lab. no. 78-4547*. Fichier actif 22M-005, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- 1980a. *Analysis of Pencils – Grey Metal and Organic. Lab. no. 79-2381*. Fichier actif 22M-005, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- 1980b. *Analysis of Cannon- Paint Sample. Lab. no. 78-4547*. Fichier actif 22M-005, inédit, Ottawa, Parcs Canada

1979. *Analysis of Unknown-Fatty Substance. Lab. no. 78-5318*. Fichier actif 22M-005, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- Shortt, A. 1925. *Documents Relating to Canadian Currency, Exchange and Finance During the French Period*. Ottawa, F.A. Acland
- South, S. 1977. *Method and Theory in Historical Archaeology*. New York, Academic Press Inc., 345 p.
- Souza, D. 1998. *The Persistence of Sail in the Age of Stream*. New York, Plenum Publishing, 205 p.
- Starkey, D.J. 1990. *British privateering enterprise in the eighteenth century*. Exeter, University of Exeter Press, 352 p.
- Stephens, W.B. 1964. « A History of the County of Warwick Volume 7: The City of Birmingham », *British History Online*, University of London & History of Parliament Trust, 2014. Internet. Adresse URL: <http://www.british-history.ac.uk/report.aspx?compid=22964> [consultée Septembre 2014]
- Stevenson, A. et M. Waite (dir), 2011. « Billon », *Concise Oxford English Dictionary*, New York, Oxford University Press, p. 96
- Stewart, D.J. 1999. « Formation Processes Affecting Submerged Archaeological Sites: An Overview », *Geoarchaeology*, 14,6: 565-587
- Storm, A. 2002. *Seaweed and Gold*. Sydney, Nova Scotia, City Printers, 192 p.
- Sullivan, C. s.d. *The Auguste Glassware: Background information*. Travail de recherché classé, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- 1986a. *L'héritage du Machault: une collection d'artefacts du XVIII<sup>e</sup> siècle*. Ottawa, Parcs Canada, 107 p.
- 1986b. *Glassware from the Auguste*. Note de service et fiches-catalogue d'objet, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- Thumerelle, P.J. 1986. *Peuples en mouvement : la mobilité spatiale des populations*. Paris, Éditions C.D.U., 323 p.
- Traquair, R. 1973. *The Old Silver of Quebec*. MacMillan of Canada, 168 p.
- Tremblay, Y. 1996. *Les ustensiles, les objets de couture et le luminaire de Place-Royale*. Québec, Gouvernement du Québec, 390 p.
- Trudel, M. 1999. *Histoire de la Nouvelle-France. Tome X: Le Régime militaire et la disparition de la Nouvelle-France 1759-1764*. Montréal, Fides, 612 p.
- Turgeon, L. 1997. « Le chaudron de cuivre: Parcours historique d'un objet interculturel » dans L.Turgeon, J. Létourneau et K. Fall, *Les espaces de l'identité*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, p.239-259



- Turgeon, L., J. Létourneau et K. Fall, *Les espaces de l'identité*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, 324 p.
- Unglik, H. 1989a. *Short analytical report sheet. Lab. no.89-2662, Prov. no. 22MIH1-1*. Note de service, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- 1989b. *Short analytical report sheet. Lab. no.89-2663, Prov. no. 22M900X1-48*. Note de service, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- 1989c. *Short analytical report sheet. Lab. no.89-2664, Prov. no. 22M1B2-3*. Note de service, inédit, Ottawa, Parcs Canada
- Vachon, A. 1985. « An Aristocratic Sort of Society » dans *Taking Root. Canada from 1700 to 1760*. Ottawa, Archives publiques Canada, p.229
- Vagts, A. 1967. *A History of Militarism. Civilian and Military*. New York, The Free Press, 542 p.
- Vergé-Franceschi, M. 1996. *La Marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle: guerres-administration-exploration*. Paris, SEDES, 451 p.
- Vergé-Franceschi, M. et E. Rieth. 2001. *La France maritime au temps de Louis XIV*. Paris, Éditions du Layeur, 118 p.
- Veyrat, E. 2005a. « Les compas à pointes sèches », dans M. L'Hour et E. Veyrat (dir) 2005. *La mer pour mémoire. Archéologie sous-marine des épaves atlantiques*. Paris, Somogy Editions d'Art, p.109
- 2005b. « Les plombs de sonde », dans M. L'Hour et E. Veyrat (dir) 2005. *La mer pour mémoire. Archéologie sous-marine des épaves atlantiques*. Paris, Somogy Editions d'Art, p.108
- 2005c. « Vêtements des gens de mer et textiles archéologiques », dans M. L'Hour et E. Veyrat (dir) 2005. *La mer pour mémoire. Archéologie sous-marine des épaves atlantiques*. Paris, Somogy Editions d'Art, p.328-331
- Veyrat, M. 2011. *Les plombs de sonde de l'Antiquité à la période moderne: Une approche archéologique d'après le matériel provenant du littoral français*. Mémoire de Master 1, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 125 p.
- Vigneaux, G. et K. Fall, 1997. « Processus cognitifs, processus culturels: De Langage et de la culture comme jeux sur "les frontières" » dans L.Turgeon, J. Létourneau et K. Fall, *Les espaces de l'identité*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, p.302-313
- Waddell, P. 1973a. « 5M3A », *5M-Nova Scotia Underwater Survey. Magnetometer Survey Notes. Book 1*. Notes de terrain, inédit, Ottawa, Parcs Canada, p.54-55
- 1973b. « Nova Scotia Underwater Survey: 1973 », *Research BULLETIN de recherches*, Direction des parcs et des lieux historiques nationaux, no. 17, dans Fichier actif 5M-011, inédit, Ottawa, Parcs Canada, 5 p.

- Ward, I., Larcombe, P. et P. Veth, 1999. « A New Process-based Model for Wreck Site Formation », *Journal of Archaeological Science* 26: 561-570.
- Whate, R. 1977. 22M. Notes de terrain, inédit, Ottawa, Parcs Canada, 26 p.
- Wilson, B.G. 1988. « Some French and French-Canadians Leave » dans *Colonial Identities. Canada from 1760 to 1815*. Ottawa, Archives nationales du Canada, p.28
- Woodhead, E.I. 1984. « Chandeliers» dans Woodhead, E. I., Sullivan, C. et G Gusset, *Appareils d'éclairage. Collection de référence nationale, Parcs Canada*. Ottawa, Parcs Canada, p.26-34
- Yentsch, A. et M.C. Beaudry, 2001. « American Material Culture in Mind, Thought, and Deed », dans I. Hodder (dir.), *Archaeological Theory Today*. Cambridge, Polity Press, p.214-240
- Zinck, J. 1975. *Shipwrecks of Nova Scotia*. Windsor, Lancelot Press, Volume 1, 226 p.
- Zysberg, A. 1995. « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », dans Acerra, M. *et al.*, *État, marine et société*, p.439-455

# Annexe 1. Inventaire de l'*Auguste* (1761)

## 1. NAVIRE

### 1.1 Éléments architecturaux (9 objets)

- 5 Barres en fer forgé
- 2 Fragments de bois de construction
- 2 Marques de tirant d'eau en plomb

### 1.2 Agrès et gréement (36 objets)

- 29 Fragments de corde en chanvre
- 1 Fusée de vergue en fer forgé
- 1 Grappin en fer
- 2 Manilles
- 1 Poignée indéterminée en plomb et bois
- 2 Anneaux en fer forgé

### 1.3 Pompes (3 objets)

- 1 Clapet de pompe en bois (chopine)
- 2 Dalots de pont en plomb

## 2. ARTEFACTS

### 2.1.1 Artillerie et accessoires (128 objets)

- 113 Boulets
- 1 Boulet de mortier
- 1 Boulet ramé
- 13 Canons de fonte

### 2.1.2 Armes et accessoires (17 objets)

- 1 Baguette de cuivre
- 1 Baïonnette en fer
- 1 Écusson de fusil
- 1 Hache/Tomahawk
- 1 Plaque de couche de fusil
- 1 Plaque de fond de la sous-garde de fusil
- 11 Sous-gardes de fusil

### 2.1.3 Munitions (1213 objets)

- 1087 Balles de plomb
- 10 Mitrailles en fer
- 46 Mitrailles en plomb
- 70 Fragments de fusées en bois, de toile et de mitrailles

### 2.2 Vêtements, parures et accessoires (248 objets)

- 1 Agrafe en alliages cuivreux
- 4 Agrafes en argent
- 95 Boucles
  - 1 en métal indéterminé
  - 42 en alliage cuivreux
  - 13 en étain

- 39 en argent
- 24 Boucles de chaussure
  - 15 en alliage cuivreux
  - 6 en étain
  - 3 en argent
- 3 Boucles de genou
  - 1 en étain
  - 2 en argent
- 2 Boucles de sangle en alliage cuivreux
- 1 Boucle d'oreille en or
- 36 Boutons
  - 17 en alliage cuivreux
  - 13 en étain
  - 3 en argent
  - 1 en bois
  - 2 en bois et alliage cuivreux
- 4 Boutons de manchette
  - 3 en alliage cuivreux
  - 1 en étain
- 1 Broche en laiton
- 3 Cadenas
- 1 Chaussure
- 1 Clé
- 1 Clé de montre
- 23 Cuir indéterminé
- 1 Cure-dents/cure-oreille en argent
- 29 Épingles
- 1 Lettre décorative en or "P"
- 1 Maillon de chaînette
- 1 Montre
- 2 Pierres décoratives en verre incolore
- 2 Tissu indéterminé
- 1 Partie de canne en argent

### 2.3.1 Conservation, préparation et consommation des aliments (67 objets)

- 1 Casse-noix
- 3 Cuillères à café en argent
- 10 Cuillères à table
  - 5 en étain
  - 5 en argent
- 1 Cuillère de service en argent
- 17 Cuillères indéterminées
  - 3 en alliage cuivreux
  - 8 en étain
  - 6 en argent
- 2 Fourchettes de service en argent
- 12 Fourchettes de table en argent
- 2 Pincettes à sucre

- 19 Ustensiles indéterminés
- 2 en alliage cuivreux
- 10 en étain
- 7 en argent

**2.3.2 Conservation, préparation et consommation du tabac (10 objets)**

- 9 Fragments de tabac
- 1 Tuyau de pipe

**2.4.1 Céramique commune (14 fragments)**

*Terre cuite commune avec engobe et vernissée de la Saintonge*

- 2 Bols ou terrines

*Terre cuite commune avec engobe et vernissée*

- 3 Bols ou terrines

*Terre cuite commune avec engobe et vernissée, façon Angleterre du nord-est*

- 4 Bols ou terrines

*Terre cuite commune vernissée de l'Italie du nord*

- 2 Assiettes ou plats

*Terre cuite commune vernissée verte de France*

- 2 Bols ou terrines
- 1 Pichet

*Faïence blanche française*

- 1 Assiette ou plat
- 7 Contenants indéterminés
- 1 Pot de chambre

*Faïence blanche britannique*

- 2 Contenants indéterminés

*Faïence brune française*

- 2 Assiettes ou plats

*Grès cérame grossier rhénan gris glaçuré au sel*

- 1 Contenant indéterminé
- 1 Poignée de chope/pichet

*Grès cérame fin à corps blanc homogène et glaçuré au sel*

- 1 Service à thé indéterminé

*Porcelaine fine européenne à pâte tendre*

- 1 Soucoupe à thé

**2.4.5 Verre (418 fragments)**

*Verre incolore*

- 12 Bouteilles indéterminées

- 3 Contenants indéterminés
- 6 Verre à vitre
- 11 Verrerie de table

*Verre incolore au plomb britannique*

- 5 Verrerie de table

*Verre teinté vert*

- 1 Bouteille carrée
- 30 Bouteilles indéterminées
- 7 Contenants indéterminés
- 1 Flacon indéterminé
- 1 Goulot de bouteille

*Verre teinté régulier bleu-vert français*

- 38 Bouteilles carrées
- 7 Bouteilles carrées et flacons d'entreposage
- 10 Bouteilles indéterminées
- 1 Flacon carré à col court "en caves"
- 3 Flacons cylindriques

*Verre de couleur vert foncé*

- 76 Bouteilles à vin
- 29 Bouteilles à vin et verrerie de table
- 7 Bouteilles carrées
- 5 Bouteilles carrées et verrerie de table
- 120 Bouteilles indéterminées
- 1 Goulot de bouteille

*Verre de couleur verte de type "britannique ou anglo-américain"*

- 23 Bouteilles à vin

*Verre de couleur verte de type "français"*

- 21 Bouteilles à vin

**2.4.6 Métal (12 fragments)**

- 11 Contenants indéterminés en étain
- 1 Poignée indéterminée en laiton

**2.5.1 Briques (44 fragments)**

- 32 Briques en terre cuite rouge
- 10 Mortier
- 2 Tuiles

**2.5.2 Aménagement intérieur (19 objets)**

- 2 Charnières de coffre
- 5 Chevilles pour cordon de rideau/patère
- 2 Clous en cuivre
- 1 Fragment de coffre/meuble
- 1 Fleuron
- 1 Plaque de renforcement

- 6 Poignées de meuble (en laiton et 2 en argent)
- 1 Poignée indéterminée

### 2.6 Éclairage et accessoires (3 fragments)

- 3 Fragments de chandelier en laiton

### 2.7 Loisirs (3 objets)

- 2 Fermeoirs à livre
- 1 Guimbarde

### 2.8 Objets symboliques et économiques (1261 objets)

- 1 Cachet en argent
- 2 Cloches en bronze
- 2 Contre-gardes d'épée
- 1 Fourreau d'épée
- 2 Fusées d'épée
- 4 Gardes d'épée
- 1 Grenouille
- 1 Jeton en argent
- 2 Médailles (or et argent)
- 1236 Pièces de monnaie
- 3 Poignées d'épée
- 3 Pommeaux d'épée
- 3 Sceaux en plomb

### 2.9 Outils et instruments (183 objets)

- 2 Anneaux indéterminés
- 1 Compas à carte
- 7 Compas droits
- 5 Crayons
- 1 Disque indéterminé
- 1 Manche d'outil
- 1 Manche indéterminé
- 4 Moules à cuillère
- 6 Fragments d'octant de Hadley
- 13 Pesons de plomb
- 41 Plaques de cuivre
- 89 Plaques de plomb
- 3 Plombs de sonde
- 1 Poinçon
- 2 Pointes sèches
- 3 Scories
- 3 Fragments de télescope

### 2.10 Quincaillerie d'architecture (33 objets)

- 9 Cache-clous (en cuivre ou en plomb)
- 18 Clous en alliages ferreux
- 6 Rivets en alliages cuivreux

## 3. ECOFACTS

### 3.1 Vestiges fauniques (16 objets)

- 1 Côte droite de mammifère (vache?)
- 1 Estragalous de vache
- 1 Humerus de mouton
- 2 Ibium droit de mammifère (vache?)
- 1 Ibium gauche de mouton
- 1 Mollusque indéterminé
- 4 Os de mammifère indéterminé
- 3 Os indéterminé
- 1 Os long de mammifère indéterminé
- 1 Vertèbre de mammifère (vache?)

### 3.2 Vestiges botaniques (65 fragments)

- 57 Charbon
- 8 Écorce indéterminée

### 3.4 Vestiges inorganiques (84 fragments)

- 84 Lithique indéterminé

## Annexe 2. Le journal de Saint-Luc de La Corne (1863) Selon les papiers d'Amherst dans Proulx 1979: Annexe E

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 cela 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<sup>+</sup> il permit au capitaine de l'Auguste de me louer sa chambre 500 piastres ce qui fait mille écus de notre argent.

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.

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

Le 1<sup>er</sup> 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<sup>+++</sup> 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.



J'ai omis<sup>+</sup> 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,<sup>++</sup> 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.

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

de faire la prière et que nous allions paraître devant Dieu; la mer étant affreuse et passant par dessus le vaisseau; ( )<sup>++</sup> 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,<sup>+++</sup> 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

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 nomde 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

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<sup>+</sup>  
Bécancourt portneuf

LIEUTENANTS:

Varenes  
Godefroy  
Laveranderie<sup>++</sup>  
Saint-Paul  
Saint-Blain  
Marole  
Pecaudi de Contrecoeur

ENSEIGNES EN PIED:

Villebon desourdy  
Groschesne Raimbault  
Laperière  
La Durantaye  
Lespervanches le jeune

CADETS A L'AIGUILLETTE:

La Corne Saint-Luc<sup>+</sup>  
Chevalier de la Corne<sup>+</sup>  
La Corne du breuil<sup>++</sup>  
Senneville  
Saint-Paul fils  
Villebon fils

BOURGEOIS:

Paul Hery  
François Hery  
Lechelle  
Louis Hervieux<sup>++</sup>

MESDAMES:

Saint-Paul  
Mezière  
Bousquet  
Villebon  
Desourdy  
Senneville  
Mezière

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 devons 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<sup>t</sup> 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

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 baudy.

Le 4 au matin après cette tempête de nord-est et de sable neige notre chaloupe se trouva ensablée<sup>+</sup> et hors d'état de pouvoir la relever par les grands efforts que nous avions 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

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 François 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<sup>t</sup> où nous fumes dégradés deux jours et demi par une tempête, une neige et une pluie affreuse et avions 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.

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<sup>+</sup> 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<sup>++</sup> 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<sup>+++</sup> 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<sup>++++</sup> où je trouvai cinq cabanes de sauvages qui mouraient de

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 ( )<sup>+</sup> 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) rencontrai 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<sup>++</sup>; J'ai resté dans ce fort jusqu'au 14. Le commandant m'a

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<sup>+</sup> et par Peskoudiac,<sup>++</sup> 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<sup>+++</sup> 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<sup>++++</sup> 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.

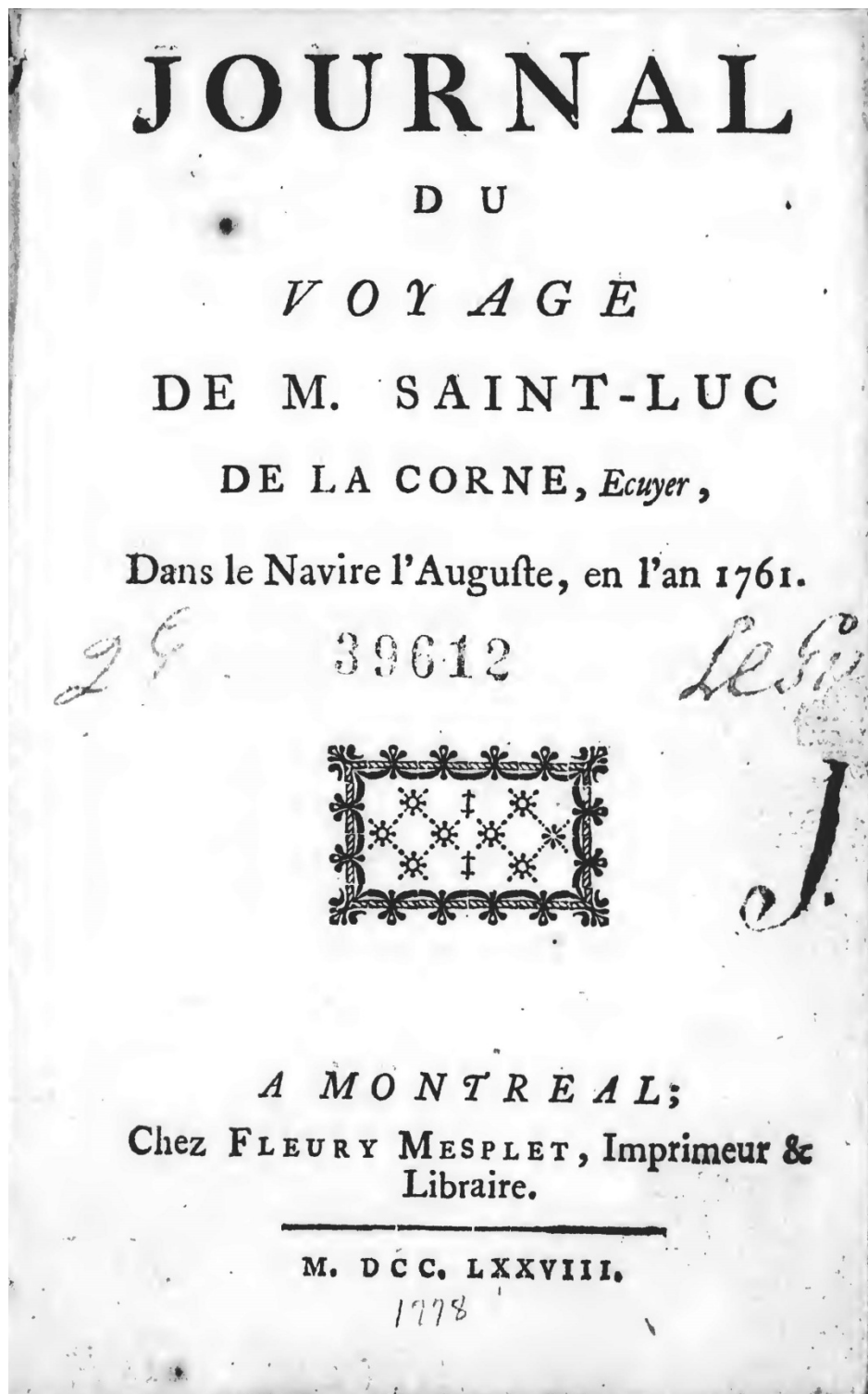
Je puis assurer que tous les chagrins, jeûnes, fatigues et peines que j'ai essayés pendant 450 lieues<sup>+</sup> que je compte avoir fait par les détours du chemin toujours en raquette auraient du altérer ma santé mais je souhaiterais qu'il en fut de même des 16 guides que j'ai pris tant sauvages qu'Acadiens, 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

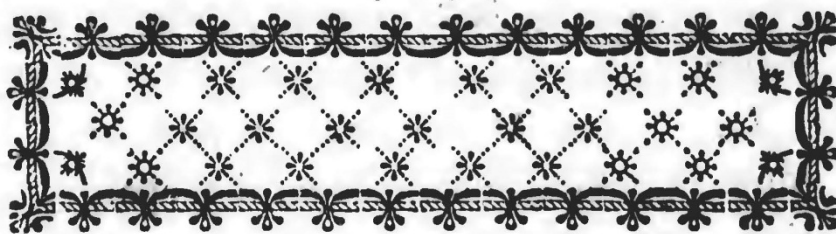
Lacorne St-Luc<sup>++</sup>



Annexe 3. Le journal de Saint-Luc de La Corne (1778)  
Selon les papiers de Viger



( 1 )



# JOURNAL

## DU VOYAGE

DE M. SAINT-LUC DE LA CORNE

ECUYER,

Dans le Navire l'Auguste, en l'an 1761;

*Avec le détail des circonstances de son Naufrage,  
des routes différentes qu'il a tenu pour se ren-  
dre en sa Patrie, des peines & traverses qu'il  
a essuyé dans cette catastrophe affligeante.*

**P**ARTI de Montréal, le 27 Septembre  
1761, dans la Goelette la *Catiche* Capitaine  
Duffaut, en compagnie de mon Frere le  
Chevalier, de mes deux Enfants, mes  
deux Neveux, & plusieurs autres Offi-  
ciers & Soldats Français; nous nous ren-  
dîmes aux Trois-Rivieres, le 28, d'où

A

nous partîmes , & arrivâmes très-heureusement à Quebec , le 29.

Le Général Murray nous y reçut avec toute la politesse imaginable ; il n'épargna rien pour nous procurer une traversée agréable , nous fumes comblé de promesses & d'effets de sa part : deux Bâtimens seuls étoient destinés pour notre transport en Europe ; n'appercevant qu'ils n'étoient pas suffisants , ou du moins qu'il n'étoit 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 cens piastrès d'Espagne que je payai au Capitaine.

Le 11 Octobre , après avoir consulté avec mon frere 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 Riviere.

La réponse du Général fut, que nous n'étions pas plus exposés que les autres, & expédia un petit Bâtiment, avec ordre de nous escorter jusqu'au dernier Mouillage de la Riviere.

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

Nous partîmes le 17, & mouillâmes avec les deux autres Pacquebots 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 retenoit, nous confon-

mêmes dans cet intervalle de temps la plus grande partie de nos provisions, & 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 étoit préposé pour nous escorter, retira des trois Bâtimens les Gardes qu'on y avoit posées; nous nous séparâmes, le vent étoit favorable. Nous continuâmes notre route en compagnie des deux autres Paquebots, lesquels nous perdîmes de vue. Le 30 & 31, nous estimâmes avoir fait dans la nuit du 1 Novemb. 22 lieues.

Le Paquebot la *Jeanne* vint à nous le matin, & nous dit avoir parlé à un Navire de Londres, commandé par le Capitaine Benjamin Nulton, sans aucune particularité, & nous nous quittâmes.

Le 2 & 3 nous fîmes route d'un vent de Nord, jusques là nous ne pouvions nous plaindre de la navigation, elle nous présagoit 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 sépulchres ouverts ; le tangage étoit si fort que les cordages qui arrêtoient nos mâles cassèrent en partie, les taquets furent arrachés, aussi plusieurs furent estropiés ou blessés, par le dérangement & le culbutis des mâles, valises, cassettes, &c.

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

Le calme succéda, & tous ensemble

travaillâmes à reparer les différents échecs que le Bâtiment avoit souffert. Nous avions oublié le danger, nous étions tous forts, chacun travailloit à qui mieux mieux ; & nous nous vîmes à peine tranquille, qu'un nouvel accident nous mit à deux doigts de notre perte.

Déjà deux fois le Bâtiment avoit 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 célérité, le feu prit pour la troisieme fois, & nous fûmes prêts de tomber de Caribde en scyllé. Sans la diligence du Capitaine de l'Equipage & des passagers, nous étions consummés 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'eut été rien jusqu'alors, mais nous étions réservés à de plus terribles coups.

Les

Les cris des femmes qui étoient dans le bâtiment, les lamentations de plusieurs hommes, que la vue d'un danger aussi éminent avoit épouvanté, répandit dans le cœur de tous, une terreur que nous ne pouvions dissiper ; & le défaut de nourriture avoit épuisé nos forces.

Pendant tout ce temps nous fumes 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, & réduit sur le grabat.

Après un calme de peu de durée, un vent d'Est impétueux s'éleva, le 9, & 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, & à notre instigation le Capitaine le fit ; nous nous trouvâmes par les 43 brasses, sur le banc des Orphélins : quoique nous fussions bien extenués de

B



fatigues, l'appas d'un rafraichissement nous excita à pêcher ; la pêche fut heureuse. Cet instant de calme nous avoit , pour ainsi dire, fait oublier les dangers passés. Environ deux cens morues à bord , nous affuroient du moins de ne pas mourir ; car combien de vivres avoient été perdu dans ces différents contre-temps ?

Ce moment de tranquillité fut bientôt dissipé ; un vent d'Est avec une tourmente & une pluye des plus copieuse , nous jetta sans le sçavoir sur l'Isle Royale. Nous fumes à deux doigts de notre perte : l'obscurité de cette nuit étoit 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 aiguillonnoient, 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 , & fumes obligé , pour éviter l'écueil , de courir toute la nuit la bordée au Nord-Est pendant 5 à six heures.

Le 12 , sur les dix heures du matin

nous vîmes la terre, & quelques efforts que nous fîmes pour nous élever, ils furent inutiles étant trop affatés. Vers les deux heures, étant sur le point d'être portés en côte, le Capitaine à nos instances jetta l'ancre, nous eûmes le bonheur de tenir. La même main qui nous avoit garanti du premier naufrage voulut bien nous dérober au danger où la proximité de la terre, dans un parage aussi dangereux, devoit nécessairement nous engager à la faveur d'un vent propice. Nous nous élevâmes, & quittâmes un rivage sur lequel infailliblement nous serions périés.

Dans la nuit du 12 au 13, les vents tournerent à l'Est, nous doublâmes le cap, & courûmes une bordée au Nord pendant quelques heures; nous virâmes, & courûmes, dans la nuit du 13 au 14, une bordée dans le Sud-Est, & toutes les manœuvres se faisoient sans connoissance du lieu où nous étions, le temps demeurant constamment couvert, avec une pluie abondante.

Il est aisé d'imaginer quelle étoit notre

consternation , l'incertitude de notre route , le défaut de nourriture , l'accablement d'un Equipage qui consistoit en quinze hommes , y compris même , Capitaine , Lieutenant , Coq , Mousés , dont deux étoient estropiés ; partie de nos Soldats accablés de fatigue par les travaux continuels & les veilles ( en ayant accordé six par quart au Capitaine ) : nous-mêmes harassés par les mêmes raisons , car pour la manœuvre chacun s'y prêtoit autant qu'il étoit en son pouvoir , & quoi que nous n'y fussions pas bien experts , les Marins n'en étoient pas moins foulagés , & nous moins accablés.

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

Il ne nous restoit aucun espoir de salut.

Le Capitaine & son Second employèrent envers l'Equipage, toutes les raisons plausibles pour les engager à faire un dernier effort ; toutes leurs remontrances furent inutiles, & le Second, homme vigoureux, entreprit de les faire sortir de leur Hamac à coup de bâton ; mais le tout fut inutile, l'Equipage étoit déjà mort pour ainsi dire, la fatigue & l'aspect d'un naufrage certain les avoient anéanti.

Il remonta sur le pont avec la même fermeté, & dit au Capitaine avec qui j'étois, & seulement sur le pont l'Officier qui étoit à la barre, & un de mes Domestiques :  
 „ il n'est pas possible de manœuvrer, notre  
 „ mât de mizenne est cassé, nos voiles sont  
 „ déchirées & ne peuvent, ni être carguées, ni aménées ; notre équipage est  
 „ démonté, & attend dans les bras d'un  
 „ sommeil forcé, une mort certaine, leur  
 „ résolution est prise quelques efforts que  
 „ nous faisons nous ne nous élèverons ja-  
 „ mais ; il faut, pour dernière ressource,  
 „ faire côte.“

Nous voyons la terre des deux bords,

& crûmes voir une riviere environ une demi-portée de canon. C'étoit un coup désespéré, le moment fatal arrivoit, les Capitaine & Second me regardant avec un œil 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, & „ pour éviter le plus grand danger, il faut „ nécessairement faire côte à tribord. Le danger étoit moins éminent, ou paroissoit l'être ; il sembloit qu'il y avoit plus d'apparence de nous sauver ; l'entrée de la riviere, si elle eut été navigable, nous offroit un port.

Le Capitaine consentit, il ne pouvoit faire mieux ; il connut que c'étoit la dernière ressource, & qu'il falloit nécessairement hasarder. Je ne connus le danger que lorsque le Capitaine & le Second m'ayant regardé, les mains jointes & l'œil mort, m'annoncerent une perte prochaine. Je pris

alors la résolution d'annoncer à nos Passagers le parti désespéré, mais forcé, que les Capitaine & Second étoient obligés de prendre, il falloit le faire ; notre perte étoit certaine, & la main seule de la Providence pouvoit nous conserver.

Je dis à mon Frere notre triste situation, je descendis, & annonçai à tous nos Passagers des deux sexes, le danger éminent. La résolution des Chefs, le désespoir de l'Equipage... Déjà le navire voguoit vers la côte... Que de Prieres à l'Etre suprême, que de promesses, que de vœux ! Mais hélas, vaines promesses, vœux inutiles... Le moment fatal arrivoit ; toute notre ressource étoit de trouver l'entrée de la riviere navigable ; mais chacun de nous regardoit cet instant comme le dernier..... Qui pourroit dépeindre l'impétuosité des vagues ; dans le moment notre navire échoua : combien de fois avant les bouts de nos mâts sembloient atteindre les nuées, & combien de fois nous crûmes nous engloutir dans les abîmes.

Echoué, notre premiere ressource fut

de couper mâts & cordage du côté le plus chargé du navire. Il arriva ; mais par l'impétuosité des vagues tourna sur le côté. Nous étions environ à 120 ou 150 pieds de terre , dans une anse de sable qui barroit cette petite riviere , 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 jetterent à l'eau & périrent. Le navire étoit à moitié plein. L'autre partie se rangea à nos côtés , accrochés aux haubans & galaubans , tâchoient de résister aux vagues qui se succédoient : plusieurs furent enlevés. Que pouvoit-on attendre des hommes extenués.

Il nous restoit 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 & absolument démembrée ; & la petite jettée en mer.

Un Domestique de Mr. Laveranderie ,  
nommé

nommé Etienne se jetta dedans précipitamment , le Capitaine le suivit & quelques autres ; je ne m'en aperçus que lorsqu'un de mes enfants que je tenois dans mes bras , & 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 , & au moyen d'une secousse violente je m'élançai , & tombai heureusement dans la chaloupe ; mais je perdis alors mon fils & 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 , & dans l'instant la troisième vague me jetta sur le sable.

Il me seroit assez difficile de dépeindre l'horreur de ma situation ; les cris de ceux qui avoient resté dans le navire , les efforts inutiles de ceux qui , dans l'espérance de se sauver , s'étoient jettés à la mer , la

C



perspective de quelqu'autres qui, comme moi jettés sur le rivage, étoient sans connoissance; un froid & une pluye 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 étoit 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 Rouffillon, Monier Caporal du Bearn, Etienne Domestique, Pierre Domestique, Laforce Soldat congédié, & moi.

Ne voulant pas perdre de vue le bâtiment, je remis ma corne à poudre, batte-feu & pierre à fusil, que j'avois heureusement conservé, aux cinq hommes, afin de faire du feu à l'entrée du bois qui étoit à trois-

quarts d'arpent du rivage ; ils ne purent jamais réussir, tant ils étoient saisis de froid & accablés par la fatigue, à peine eurent-ils le courage de venir me le dire. Je me rendis promptement, & parvins à faire du feu après bien des récidives. Il étoit temps, déjà ces pauvres gens ne pouvoient parler ni agir ; ils seroient infailliblement périés sans ce secours.

La chaleur rapella leur sens ; le Capitaine qui paroissoit le plus affecté, revint à lui, & m'avoua qu'il étoit incertain du lieu où nous étions, que cependant il croyoit que nous étions sur les terres de Louisbourg, & 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 2 ou 3 heures après midi ; entre 5 & 6, le navire vint se briser sur la côte, & nous vîmes le triste spectacle des corps morts, au nombre de 114, dont suivent les noms.

CAPITAINES.

Mrs. Le Chevalier de la Corne.  
Becancourt Portneuf.

LIEUTENANTS.

Varenes.  
Godefroy  
Laveranderie.  
Saint-Paul.  
Saint-Blain.  
Marole.  
Pecaudi, de Contrecoeur.

ENSEIGNES *en pied.*

Villebond de Sourdis.  
Groschaine Rainbaut.  
Laperiere  
Ladurantaye.  
Despervanche le jeune.

CADETS *à l'éguillette*

La Corne de Saint-Luc.  
Chevalier de la Corne.

( 21 )

**Mrs.** La Corne Dubreuil.  
Senneville.  
Saint-Paul, fils.  
Villelond, fils.

**B O U R G E O I S .**

Paul Hery.  
François Hery.  
Léchelle.  
Louis Hervieux.

**Mesdames**

de Saint-Paul.  
Meziere.  
Busquet.  
Villebond.

**Mlles.** de Sourdis.  
de Senneville.  
Meziere.

**Un Négociant Anglais, nommé Delivier.**

Le Second.  
Trois Officiers.  
Le Maître-d'Hôtel.  
Huit Matelots.  
Deux Mouffes.  
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 étoit si grande que nous parlions à peine. Il sembleroit que la fatigue auroit dû nous procurer le sommeil , au contraire il ne nous fut pas possible de fermer l'œil. Le 16 au matin nous allâmes sur le rivage , où nous trouvâmes les corps de nos malheureux compagnons de naufrage ; partie étoient nuds , & s'étoient sans doute dépouillés pour se sauver à la nage plus aisément , d'autres avoient les jambes & autres membres cassés : nous passâmes la journée à rendre les devoirs funébres , autant que notre triste situation & nos forces le permettoient.

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 , le croyant moins éloignés des pays habités , prirent seulement des vivres pour trois ou quatre jours , & malgré nos représentations se chargerent 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'avois trop d'expérience pour ne pas craindre les peines & les fatigues que je prévoyois que nous allions essuyer : ils furent sourds , l'avidité du butin les éblouit.

Nous partîmes à la bonne aventure , ne sçachant où nous étions, ni où nous allions : nous marchâmes pendant quatre jours au travers des rochers escarpés , dont l'aspect hideux nous faisoit , des bois dont l'obscurité nous effrayoit , des rivières dont la rapidité nous arrêtoit , des montagnes dont la difficulté de les escalader nous rebutoit.

Le 21 , pour comble de disgrâce , la neige couvrit la terre ; nos vivres , malgré notre ménagement , diminuoient , les forces s'épuisoient par une marche aussi pé-

nible. La résolution manquoit , & trois des nôtres , extenués par le peu de nourriture , accablés de fatigues , proposerent de rester , & de préférer une mort prochaine à des peines dont ils ne pouvoient prévoir la fin.

Je parvins , par les rémontrances que je leur fis , & par les espérances que je leur donnois de voir finir notre misere , à les faire marcher , & nous arrivâmes le 25 à *Niganiche* , où nous trouvâmes quelques petites maisons abandonnées , dans lesquelles étoient deux hommes morts.

Il sembloit que la mauvaise fortune ne se fatiguoit 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 , & par ce moyen hasardé il se trouva bien soulagé ; trop foible cependant pour continuer la route.... il falloit nécessairement le laisser. Le nommé Monnier s'offrit de rester avec lui ; il n'étoit pas si malade , mais pour le moins autant fatigué & rebuté.

Nous

( 25 )

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

Il étoit tombé dans la nuit dix à douze pouces de neige ; mais cela ne nous arrêta pas. Ces cabanes nous faisoient esperer de rencontrer quelque chose de mieux , mais la neige nous cachoit les chemins ; aussi eûmes-nous beaucoup à souffrir , surtout par la quantité de rivieres très-difficiles à passer. Aucun n'osoit se hasarder le premier , j'avois toujours la préférence , & souvent j'étois obligé de retourner chercher leur paquet pour les engager à me suivre , hors le Capitaine qui se reposoit entièrement sur moi , qui n'avoit de volonté que la mienne. Les autres juroient mille fois qu'ils étoient disposés à périr,

D



plutôt que de continuer une route aussi fatigante. Ils étoient démontés au point ; que j'étois obligé de leur faire des souliers, & souvent attacher leur paquet.

Nous continuâmes notre marche dans les bois & les montages jusqu'au 3 de Décembre, & arrivâmes à la Baye de Sainte Anne sans sçavoir où nous étions. Nous n'étions plus que cinq : nous trouvâmes une chaloupe au nord de la riviere, abandonnée depuis très-long temps en apparence, elle étoit échouée sur une pointe de sable. Cette découverte ranima notre espérance, mais nous fûmes moins gais quand nous nous apperçûmes qu'il lui manquoit trois bordages, & étoit presque pourrie.

Il ne nous restoit 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, & 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 éteignoit à chaque instant.

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

Le 4 , la tempête calmée , nous trouvâmes notre chaloupe engloutie dans la neige : nous fîmes 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 avoit fait bonne contenance , déclara ne pouvoir aller plus loin , tant par foiblesse que parce que les douleurs qu'il souffroit , ses jambes étant toutes déchirées

& ulcerées lui causoient une fièvre extraordinaire. Les trois Français à peu-près aussi malades, applaudirent à cette résolution ; & me trouvant seul je fus, quoique bien moins affoibli, obligé de consentir à rester avec eux : je ne voulus pas les abandonner, & 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 annoncerent ; ils coururent entre leurs bras, les pleurs les empêchoient de parler ; on n'entendoit que des voix sépulchrales, entrecoupées de sanglots, qui articuloient mal ces mots : *Ayez pitié de nous.*

Je fumois, tranquille spectateur d'une scene aussi triste ; nos gens me nommerent, & dirent que je les avois conduit jusques là, mais qu'ils n'avoient plus la force de me suivre. Les deux Sauvages vinrent à moi, me donnerent la main, & ne me reconnurent que long-temps après, tant la longueur de la barbe & la maigreur m'avoient défiguré. J'avois

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 , & qu'ils alloient me conduire à St. Pierre. J'acceptai d'un grand cœur cette proposition ; & pris la précaution de faire traverser le Capitaine & les trois Français de l'autre côté de la Riviere , où après leur avoir fait un bon feu , & leur avoir laissé le peu de farine & de lard qui nous restoit ; quantité qui auroit pu servir à faire un repas frugal , je partis avec les deux Sauvages pour aller à leur Cabane , dans la Baye , 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 avoient , qui n'étoient que de la viande sèche , mais ils m'en donnerent suffisamment pour deux jours.

Je repartis le 5 au matin avec mes deux Sauvages , vins retrouver mes gens : nous avions amené deux petits Canots d'écorce,

nous nous mîmes en route pour St. Pierre. Nous doublâmes très-heureusement le Cap de Sainte Anne d'un gros vent de Nord-Est , & nous entrâmes dans la Baye de la Brador , où par la tempête , la neige & la pluye nous fûmes dégradés pendant deux jours & demi , & consommâmes toute la viande sèche que les Sauvages nous avoient donné.

Nous nous rendîmes enfin , le 8 à minuit , à St. Pierre , où étoient seulement cinq Cabanes d'Acadiens , qui contenoient en tout dix hommes. Dès l'instant j'expédiai les deux Sauvages pour aller au secours des deux pauvres Français que j'avois 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 , & bien d'autres choses que j'avois : ils me promirent qu'ils feroient toute la diligence possible pour leur sauver la vie ; mais malgré tous mes soins , je craignois qu'ils ne les trouvassent pas vivants.

Nous restâmes deux jours & demi à

nous reposer, & 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 témoignois le désir de profiter de la dernière saison pour traverser de l'Isle Royale aux terres de l'Acadie, pour de là faire mes efforts, & employer tous les moyens pour me rendre à ma Patrie. Pour preuve de ce que j'avançois dans ma Lettre, j'envoyai le Capitaine du navire, deux soldats Français, la Forêt & Laforce, & leur donnai pour conducteurs deux Acadiens. Le Capitaine à l'instant de notre séparation, me témoigna sa sensibilité, il eut désiré que j'eus fait la même route; il fit plusieurs instances pour m'engager à le suivre: & 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 étoit pris, j'avois trop essuyé de malheurs pour m'exposer à de nouveaux. Je partageai avec lui neuf guinées qui me restoit, il me parut très-sen-

sible à ma bienveillance, mais j'étois autant flatté de lui rendre service que lui de les recevoir.

La proposition que je fis aux Acadiens, de traverser, les épouvanta, & 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, & nous embarquâmes quatre dans le Canot, compris le nommé Pierre, fauvé 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, & arrivâmes heureusement à Cheda-Bouctou, chez le nommé Joseph Maurice, où il y avoit seulement neuf cabanes d'Acadiens. Je me transportai avec autant de promptitude qu'il me fut possible dans le fond de cette Baye, où étoient quelques Sauvages auxquels je fis faire des raquettes, & nous en partîmes le 15. Nous marchâmes trois jours; au bout  
duquel

duquel temps nous arrivâmes chez le nommé Jacques Côté à *Pommiquet*, où étoit seulement cinq maisons d'Acadiens. Je fus obligé de laisser, dans cet endroit, le nommé Pierre, lequel ne pouvoit plus aller en raquette.

Nous arrivâmes le 18 à Artigongné où nous trouvâmes cinq cabanes de Sauvages qui mouroient pour ainsi dire de faim, & nous n'étions pas chargés de vivre. Là je pris deux guides pour me conduire à Pieton; le froid étoit 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 jeunoient tous.

Nous en partîmes le 21, & suivîmes le long de la mer jusqu'à Tectemigouche, où nous arrivâmes biens fatigués le 24. J'y séjournai pour me délasser, & le 5 Janvier 1762 j'expédiai deux Courriers au Commandant du Fort Cumberland; je lui représentai la dure nécessité où m'avoit réduit le naufrage & le chemin que j'avois fait dans une saison aussi dure,

E



& le priaï de m'envoyer quelques vivres pour pouvoir me rendre à son fort.

Nous étions extenués de fatigue & de jeune ; nos estomachs avides digererent 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 Anglois commandoit un détachement de 12 à 15 hommes à la Baye Verte , cet honnête-homme ayant appris notre situation , m'envoya une bouteille d'eau-de-vie , du lard & 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 avoit pour lui-même. Je fus sensible autant que je devois l'être à son accueil gracieux. Je partis vers les deux heures pour me rendre au Fort ; j'avois encore cinq lieues , chemin bien loin pour un quelqu'un fatigué ; mais heureusement le Commandant du Fort Cumberland avoit expédié sa car-

riole , conduite par un Soldat & un de mes Courriers, munie de rafraichissement. Alors je me réfolus à coucher dans le bois ; la fatigue m'y obligeoit , & les bons vivres m'engagerent à prendre un repos que j'avois perdu depuis long-temps. Je repartis le lendemain en carriole , & me rendis au Fort. Je fus flatté de l'accueil que l'on me fit ; le Commandant , les Officiers , les Bourgeois & Marchands me témoignèrent leur fenfibilité pour les pertes que j'avois fait dans ce naufrage , & leur joie de ce que j'en étois heureusement fauvé. Le Commandant , dont le nom est Benoni Danhs , me fit donner une chambre , me procura toutes les douceurs que l'on pouvoit defirer dans le lieu. Je ne manquai de rien , néceffaire & même utile autant qu'il put me le fournir. Je partis de ce Fort comblé de bienveillance , & pénétré de reconnoiffance , le 14 , avec une provifion de vivre pour quinze jours , lesquels me fuffirent pour me rendre chez le Pere Germain à Haute Paques , où nous arrivâmes le 29 par

les Portages de Miramigouchir, Minia-gouche, & par Peshoudiar. Nous suivîmes cette Riviere pendant trois jours ; il étoit temps , car les raquettes & les vivres nous manquoient , & par conséquent les forces. Le Pere Germain n'avoit d'autres vivres que du bled-dinde ; il m'en donna deux boisseaux , qui joints à quelque peu de lard qui nous restat des dons du Commandant du Fort Cumberland , nous engagerent à nous mettre en route. Nous partîmes de chez le Pere Germain le 2 Février , & nous suivîmes la Riviere Saint Jean jusqu'au grand Sault , & de là nous passâmes par le Portage de Themiscouata, où je fus obligé de laisser les deux Acaadiens mes Compagnons de voyage , & me rendis promptement à Kamouraska , d'où j'envoya une carriole les chercher.

La longueur du chemin , son incommodité , les peu de vivres , une marche continuelle sans quitter la raquette , les avoit extenués. Nous arrivâmes à Quebec le 23 ; mais avec moins de fatigue. Les voitures & les vivres étoient en abondance.

Alors je rendis compte à son Excellence le Général Murray, & 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; & remis à Mr. le Major Denzey, copie de mon Journal.

Il seroit difficile de raconter les peines & les fatigues que j'ai effuyé; l'idée du naufrage se dissipoit par les difficultés que je rencontrais pour revoir ma Patrie. J'avoue que plus je me représente les circonstances de mon naufrage & de ma conservation, plus je m'étonne.

Les détours que je fus obligé de faire me font croire avoir fait au moins cinquante cinquante lieues dans la plus rude saison, & dénué de secours. Je voyois mes Guides & Compagnons, tant Sauvages qu'Acadiens hors d'état après huit jours de marche & souvent moins, de continuer leur route. Pendant ce temps je jouis d'une santé parfaite, & j'ai craint qu'elle ne fût altérée; mais j'ai heureusement résisté à tant de fatigues, & si j'eus

eu des Guides auffi vigoureux , il ne m'en eut pas coûté autant , puisque j'ai consommé pour cet objet cent traite louis : & je me serois rendu plus promptement.

Je n'ai point entendu donner une Relation empoulée de mon naufrage & des suites , j'ai raconté uniment & sans embellir toutes les circonstances ; auffi je ne me donne point pour Auteur , la vérité n'a pas besoin d'être ornée.

*F I N.*

Prenties ayant fait naufrage au même endroit (Narrative of a shipwreck London, 1782) rapporte qu'un sauvage qui prétendait être le sauveur de Lacorne, lui avait dit que ce dernier lui aurait alors promis £30. mais qu'il ne l'avait pas encore reçue en 1780.

## **Annexe 4. Les lettres d'Amherst, Gage et Murray**

(Parcs Canada 2010)

Jeffrey Amherst to James Murray. New York, February 19<sup>th</sup>, 1762.

“You will undoubtedly have had an account of the loss of the Augusta transport on 15<sup>th</sup> November of the cape north of Cape Breton and that only St.Luke La Corne, the master Mr. Knowles and five french soldiers were arrived, two more were expected in, and Mr. Knowled reports that St.Like was set off with the fifth and some Indians for Quebec. I don't know the particular circumstances but it appears to me he would have done better to have gone to Louisbourg.”

Jeffrey Amherst to Earl of Albermarle. New York, February 27<sup>th</sup>, 1762

“One of the three transports that took the remainder of the French prisoners from Canada in October last has been cast away on the North Cape of Cape Breton, and the whole perished except Mr. Knowles the master, St.Luke La Corne, and five french soldiers, there were 111 on board of which nineteen french officers. This happened in a violent storm of wind; I have not heard anything of the other two vessels, which sailed at the same time from Quebec.”

General T. Gage to J. Amherst. Montreal, March 3<sup>rd</sup>, 1762

“You will probably receive news (?) from Louisbourg of Halifax of one of the cartel ships from Quebec having been wrecked on cape north in the island of cape Breton; and that every soul perished except the captain of the ship and six Frenchmen. But I doubt whether you will learn that St Luc La Corne was one of the Frenchmen saved till this letter reaches you. About six days ago he came here in the evening to the astonishment of every body; and gave us a most engrail (? Integral) account of the unhappy fate of about 114 persons who perished in the wreck, and of his own sufferings. He has been travelling from the 15<sup>th</sup> nov. till the latter end of February, and at length has reached his native home. I hope to send you hi journal here with, and a list of the unfortunate people who have perished. I refer you to them for the particulars of this misfortune. The man is to be pitied, has lost his brother, two sons, and two nephews. This town is all in mourning. St.Luc lost two other sons going to France a few years ago. The ship they were engaging a privateer blew up, and few of the crew saved. I believe nothing but main (?) force (?) will get him again on ship board. He did not go to Louisbourg, and you will see by his journal that he crossed in a canoe from St.Peters to Nova Scotia rather than to embark for Halifax or Boston; which latter port would have been his best and shortest route to Canada. I believe he purposely avoided every place where he apprehended the least danger of being prevented to return hither or he would never have embarked (?) on this immense journey on snow shoes.”

Jeffrey Amherst to Napier. Dated New York, April 6th, 1762

“One of the three cartel ships bound from Quebec to France with the remainder of the french prisoners have been cast away in the river, or rather on Cape Breton; St.Luc La Corne, the Master of the vessel and five soldiers only saved out of 121, of which 15 were French officers; it was a most violent storm; and I wish the other two vessels may be safe.”

## Annexe 5. La liste des passagers

(selon H. Charbonneau 1994, 1997a et 1997b et Canada. Archives des Colonies)

*Liste des personnes embarquées sur le vaisseau l'Auguste armé en cartel pour France, au mois d'octobre 1761 et qui a fait naufrage le 15 nov. suivant sur la coste de l'Ile Royale*

*Savoir*

*Mr le Chev. de la Corne* : **Louis de La Corne de Chaptas (1).**<sup>3</sup>

*M. de St-Luc & 2 enfants* : **Luc de La Corne de Saint-Luc (0).**  
**Luc-Jean-Baptiste de La Corne de Saint-Luc (15).**  
**Louis-François de La Corne de Saint-Luc (33).**

*M. de Portneuf* : **Pierre Robineau de Portneuf (2).**

*Mr. de la Vérendrye* : **Joseph-Louis Gaultier de la Vérendrye (5).**

*Mr. de Simblin* : **Pierre-Joseph Raimbault de Simblin (7).**

*Mr. de Varenne* : **Joseph-Hippolyte Gaultier de Varennes (3).**

*M. de Villebon, sa dame, sa soeur & son fils* :

**Charles-René de Jordy de Villebon (10).**

**Marie-Catherine Trottier (28).**

**Charlotte-Renée de Jordy de Cabanac (29).**

**Pierre-René de Jordy de Villebon (20).**

*M. de Godefroy* : **Jean-Baptiste Godefroy de Vieuxpont (4).**

*M. de Pecaudy* : **René-Marie Pécaudy de Contrecoeur (9).**

*M. de St-Paul, sa dame, sa soeur et 2 enfants* :

**Jean-Baptiste Le Ber de Senneville et de Saint-Paul (6).**

**Marie-Catherine Gaultier de la Vérendrye (25).**

**Marie-Louise Le Ber de Senneville (30).**



**Louis-Joseph Le Ber de Senneville (18).**  
**Jean-Charles Le Ber de Senneville (19).**

*M. L'Epervanche Trevet*: **Alphonse-Marie Mézière de Lépervanche**, n. Ste-Anne de Détroit 03-11-1726, de Charles-François et Suzanne-Louise Nolan Lamarque; sans alliance.<sup>4</sup>

*M. Raimbaut Groschenes* : **Louis-Hilarion Raimbault de Simblin (11).**

*M. Laperrière* : **Jacques-François Boucher de La Perrière (12).**

*M. La Durantaye* : **Jean-Baptiste Morel de La Durantaye (13).**

*M. de Marolles, du Rég. de Bearn* : **Alexandre-André de Marolles (8).**

*Mad. de Maizières & son enfant* : **Marie-Anne Testard de Montigny (26).**  
**Marie-Charlotte-Amable Mézière de Lépervanche (31).**

*Mad. Busquet* : **Marie-Louise Petit de Levilliers (27).**

*Le fils de Mme Dubreuil* : **Jean-Louis de La Corne Dubreuil (17).**

*Le fils de M. Léchelle* : **Jacques-Joseph-Jean-Baptiste Léchelle (23).**

*deux garçons à M. Hery* : **Paul-Alexandre Héry (21).**  
**François-Jean-Baptiste Héry (22).**

*Le fils de M. Louis Hervieux* : **Louis-François Hervieux (24).**

*Le Sr Chaubert, sa femme, son enfant*<sup>5</sup> :

**Hilaire Chaubert**, n. St-Donatien, v. et év. Orléans, de Noël et Marie-Madeleine Pichon; écrivain du Domaine du roi et commerçant; m. 1) Québec 20-11-1752 Marie-Madeleine Raté (Pierre et Marie-Louise Crépeau, d. Québec 07-04-1760), 2) Hôpital général de Québec 08-09-1760 Marie-Anne Marié (voir plus bas n° 34); 4 enfants.

**Marie-Anne Marié**, n. Québec 05-04-1737 de Joseph et Marie-Agnès Dumais, m. Hilaire Chaubert (voir plus haut n° 33); sans descendance.

**Marie-Madeleine Chaubert**, n. Québec 01-09-1753 d'Hilaire Chaubert (voir plus haut n° 33) et Marie-Madeleine Raté; sans alliance.

*François Robert & son fils* :

**Nicolas-François Robert dit Chapeau et Champagne**, n. St-Hilaire-le-Petit, v. et arch. Reims<sup>6</sup>, de Nicolas et Marie-Anne Jacquier; caporal de la compagnie de M. de Céloron puis huissier audiencier de la juridiction de Montréal; m. Boucherville 29-10-1738 Marie-Rose Ménard (Louis et Marie-Anne Février); 1 enfant.

Un fils de **Nicolas Robert** ?, sans alliance (inconnu au RPQA).

*François Laforce*<sup>7</sup> : soldat congédié selon le rapport de Luc de La Corne, sans alliance.

*Jean Bernard* : **Jean Bernard dit Lusignan**, n. Notre-Dame, v. Lusignan, év. Poitiers v. 1704 ; cabaretier à Québec en 1744 ; m. 1) en France av. 1739 Jeanne Bibeau, 2) Québec 12-01-1739 Marie-Madeleine-Angélique Choret (Robert et Marie-Angélique Rainville, d. Québec 28-02-1742),

3) Québec 30-10-1742 Geneviève Maranda (Charles et Denise Fiset, d. St-Pierre-de-l'Île-d'Orléans 05-03-1760); 5 enfants.

*Honoré Guerineaux* : Honoré Guérinot, parrain de Marie Raza dit Rangeard à Montréal le 26-07-1759, sans alliance.

*Joannis Detcheverry, sa femme, sa fille* :

**Jean Detcheverry** dit Joannis, n. Bidart, év. Bayonne, de Jean et Marie-Anne Hyriard, navigateur, négociant, aubergiste; m. Montréal 07-04-1739 Marie-Anne Cartier (voir plus bas n° 42); 15 enfants.

**Marie-Anne Cartier**, n. Montréal 02-02-1718, de Joseph et Marie-Agnès Renaud, m. Jean Detcheverry (voir plus haut n° 41); 15 enfants.

**Marie-Anne Detcheverry**, n. Montréal 28-01-1743, de Jean (voir plus haut n° 41) et Marie-Anne Cartier (voir plus haut n° 42), sans alliance.

*Jean Salomon.*

*Charles Monarque* : Charles Monarque, n. St-Étienne-du-Mont, v. et arch. Paris v. 1697, de François et Anne Chartier; sergent d'une compagnie des troupes de la marine et chirurgien pour le Roi du fort de la Pointe à la chevelure (F. Lepailleur, 26-10-1737)<sup>8</sup>; m. Montréal 05-06-1721 Marie Dazé (Paul-Charles et Barbe Cartier, d. Rivière-des-Prairies 09-01-1760); 9 enfants.

*Pierre Mallet* : Pierre Mallet, n. St-Projet, v. et arch. Bordeaux, de Pierre et Antoinette Moreau; m. Québec 13-11-1747 Marie-Geneviève Domptail (Jacques-Philippe et Madeleine Bouchet); sans descendance.

*Jean Drevet.*

*Jean Pépin* : (nombreux candidats possibles).

49. *René Ferrière* : René Ferrier, soldat de la compagnie de M. de St-Luc, Montréal 02-11-1756 (parrain de René Rodier).

*Henry Compère* : Henri Comper, parrain de Marie-Josèphe Bauzet, Laprairie 21-06-1761.

*Jacques Lependu.*

*Etienne Thibeaux.*

*Pierre Dependier*<sup>9</sup> : Pierre Dependier, domestique de Montréal.

*Jacques Boisvert.*

*Jean Chapelay* : Jean Chapelet, n. St-Ouen d'Attez, év. Évreux v. 1724, de Pierre et Marie-Louise Rayde ou Gascogne; m. 1) Montréal 10-02-1755 Marie-Geneviève Supernant (Laurent et Marie-Jeanne Beauvais, d. Montréal 17-03-1757), 2) Montréal 04-04-1758 Marie-Madeleine Paquet (Jean et Marguerite Deblois, d. Montréal 16-03-1759); 1 enfant.

*Etienne, domestique de M. de la Vérendrye*<sup>10</sup>.

## SOLDATS DE LA COLONIE

*Frs Fauxbuisson.*

*Pierre Bellaud dit Lafontaine.*

*Frs Valette dit Lamaye.*

*Antoine Lavigne dit Lajeunesse, sa femme & son enfant : (famille inconnue au RPQA).*

*Jean Ailhaud dit Laferrière.*

*Alex. Jeumont dit Francoeur.*

*Jean Alard dit Jolycoeur.*

*René Hapert dit La paix.*

*La femme de Pierre Gravelle dit Chevalier : Marie-Angélique Rainville, n. Québec 03-08-1717, de Noël et Catherine Mailloux; m. Québec 03-08-1744 Pierre Deravenel dit Chevalier (Jacques-Alexandre et Marie Baron, sans doute reparti en France malgré son passé d'ancien faux saunier<sup>11</sup>); 8 enfants.*

### **RÉGIMENT DE BERRY**

Jos. Petit dit Bellegarde.

J.-Bte Maillard.

Jean Decoste dit Latulippe.

Louis Gautier dit Beausoleil.

### **RÉGIMENT DE LA REINE**

Pierre Girard dit Lajeunesse

### **RÉGIMENT DE BEARN**

*Jos. Mounier & sa femme<sup>12</sup> :*

*Joseph Monier (voir notre précédent article sur le sujet, p. 223).*

*Ursule Pichet (36).*

### **RÉGIMENT DE LA SARRE**

Jacques Guérin dit Descamps & sa femme :

**Jacques Benjamin Guérin dit Descamps**, n. Rannée, év. Rennes v. 1729, de Pierre et Marie Caral; m. Montréal 29-01-1759 Marie-Catherine Reboux (voir plus bas n° 76); sans descendance.

**Marie-Catherine Reboux**, n. Montréal 06-07-1735, de Toussaint et Hélène Tessier; m. Jacques Benjamin Guérin (voir plus haut n° 75); sans descendance.

## **RÉGIMENT DE LANGUEDOC**

*Pierre Chevalier.*

*André Monarque dit Piemontois.*

## **RÉGIMENT DE GUYENNE**

Antoine Charbonnier, sa femme & 2 enfants : (famille inconnue au RPQA).

## **RÉGIMENT DE ROYAL ROUSSILLON**

Pierre Martel dit Pretaboire & sa femme :

**Pierre Martel**, n. St-Pierre de Montreuil, arch. Paris, de Guillaume et Catherine Bonneville; m. Longueuil 08-10-1758 Marie-Josèphe Drousson (voir plus bas n° 84); 2 enfants.

**Marie-Josèphe Drousson dit Robert**, n. Longueuil 30-07-1730, d'Ange et Marie-Josèphe Charles dit Lajeunesse; m. Pierre Martel (voir plus haut n° 83); 2 enfants.

Nicolas Villemin.

*Leger Boyasse dit Clairmont.*

*Jos. Lyonnais dit Laforêt, sa femme & son enfant<sup>13</sup> :*

**Jacques Joseph Léonard dit Laforest** (voir notre précédent article sur le sujet, p. 223).

**Angélique Bourgault dit Lacroix (37).**

**Marie-Angélique Léonard (38).**

## **Illustrations**

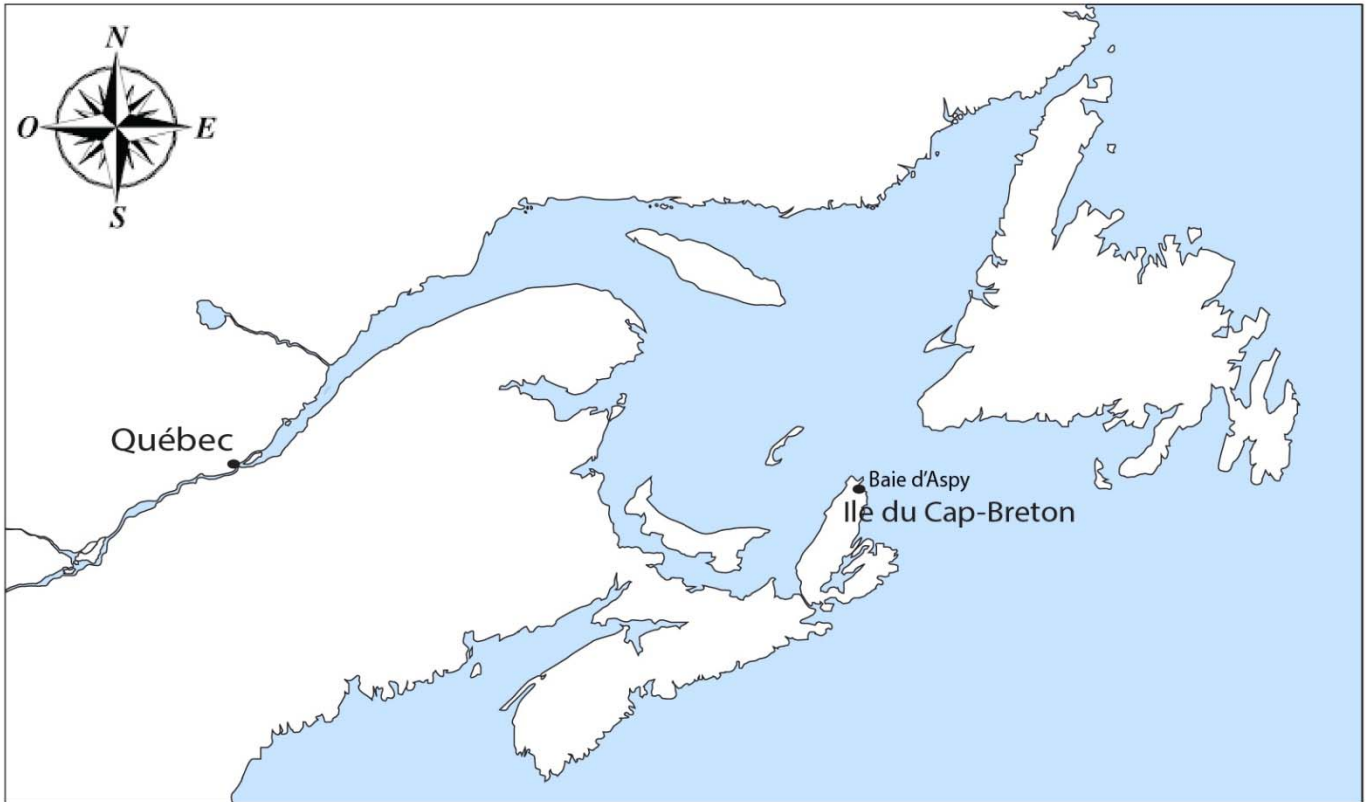


Figure 1. Carte de la baie d'Aspy, île du Cap-Breton, Nouvelle-Écosse (A. Néron)

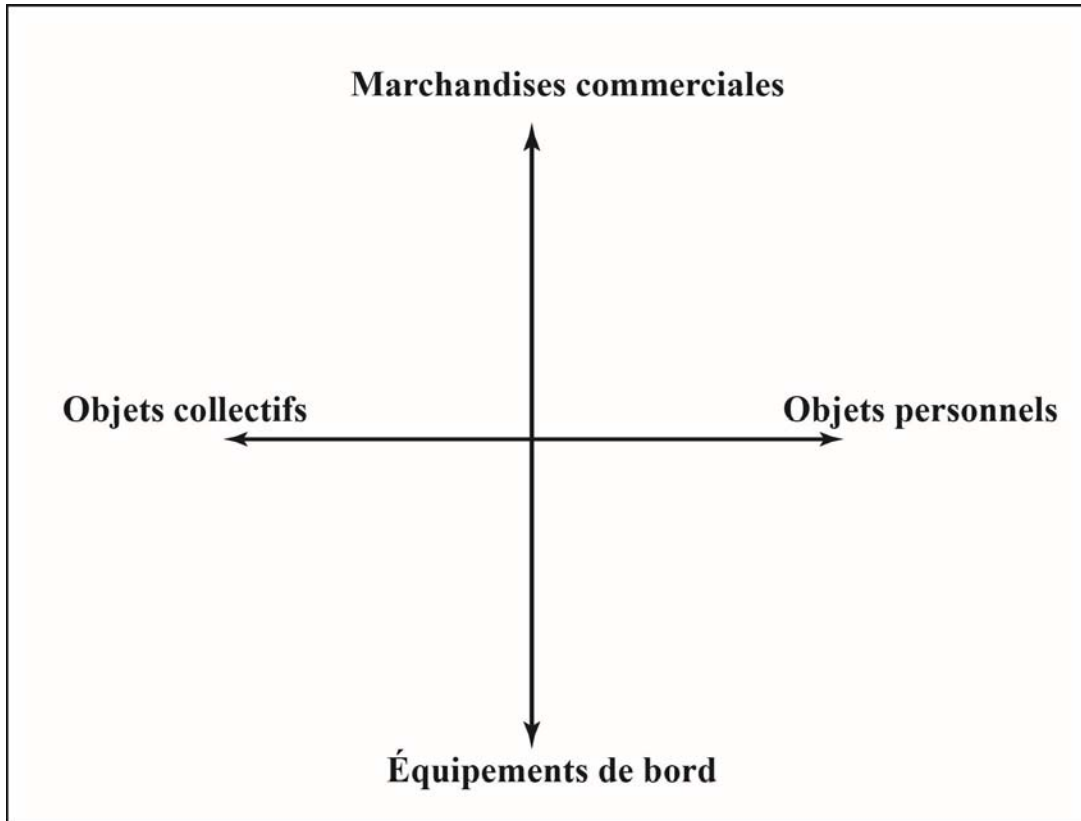


Figure 2. Axes de propriété des objets archéologiques (C. Dagneau 2008: 420)

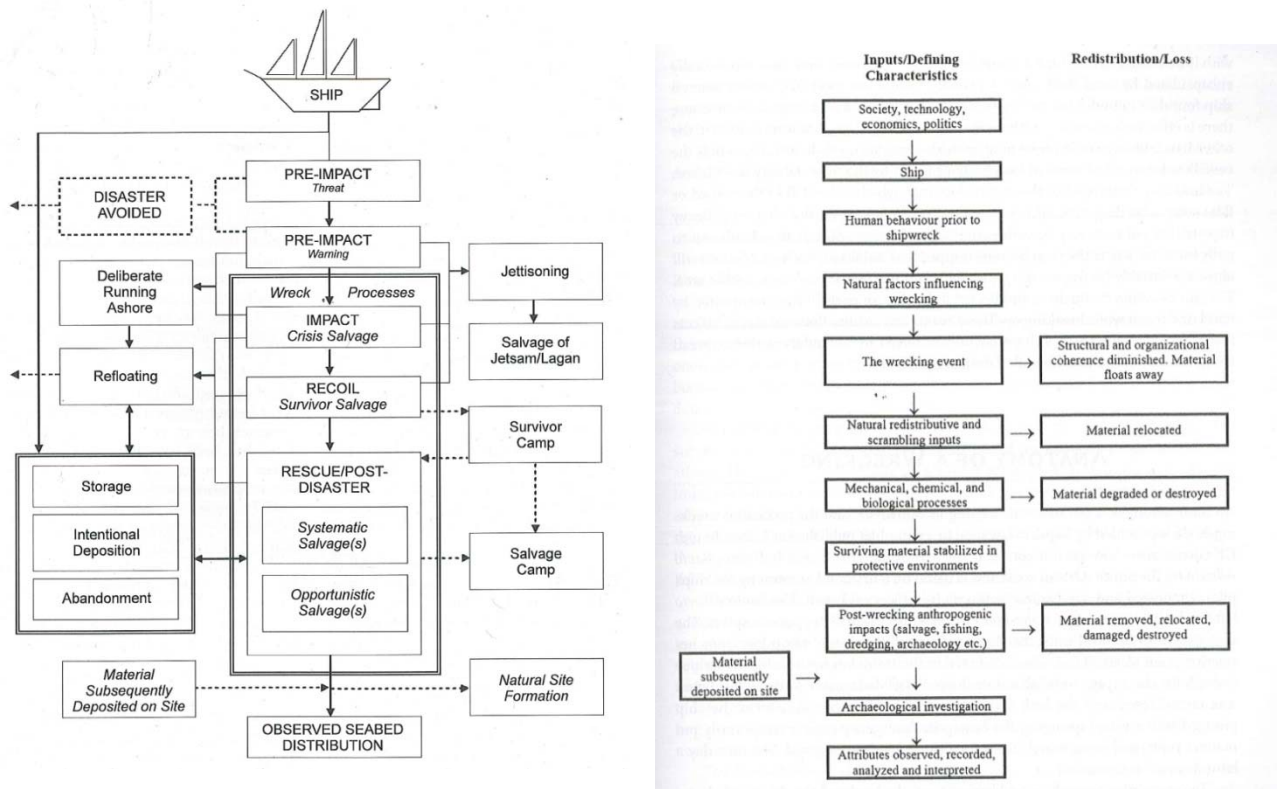


Figure 3. Processus de formation d'un site d'épave (Gauche: Gibbs 2006: 16. Droite: Martin 2011: 49)



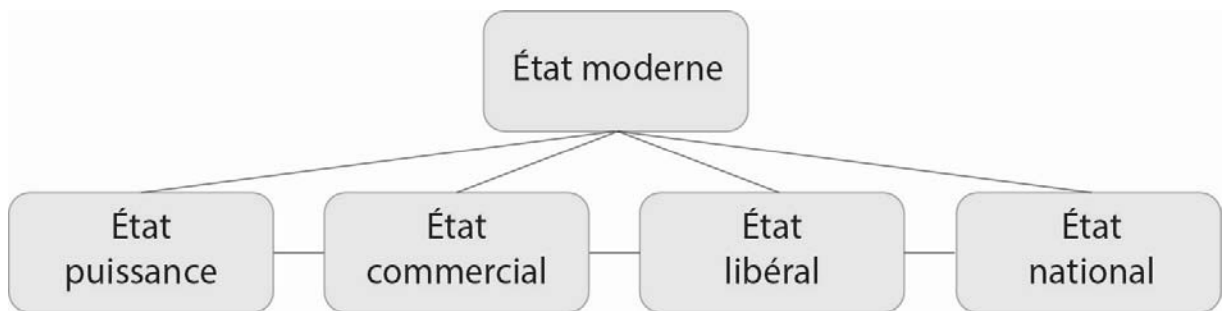


Figure 4. Quatre types suggérés par l'idéal-type de l'État moderne (A. Néron)

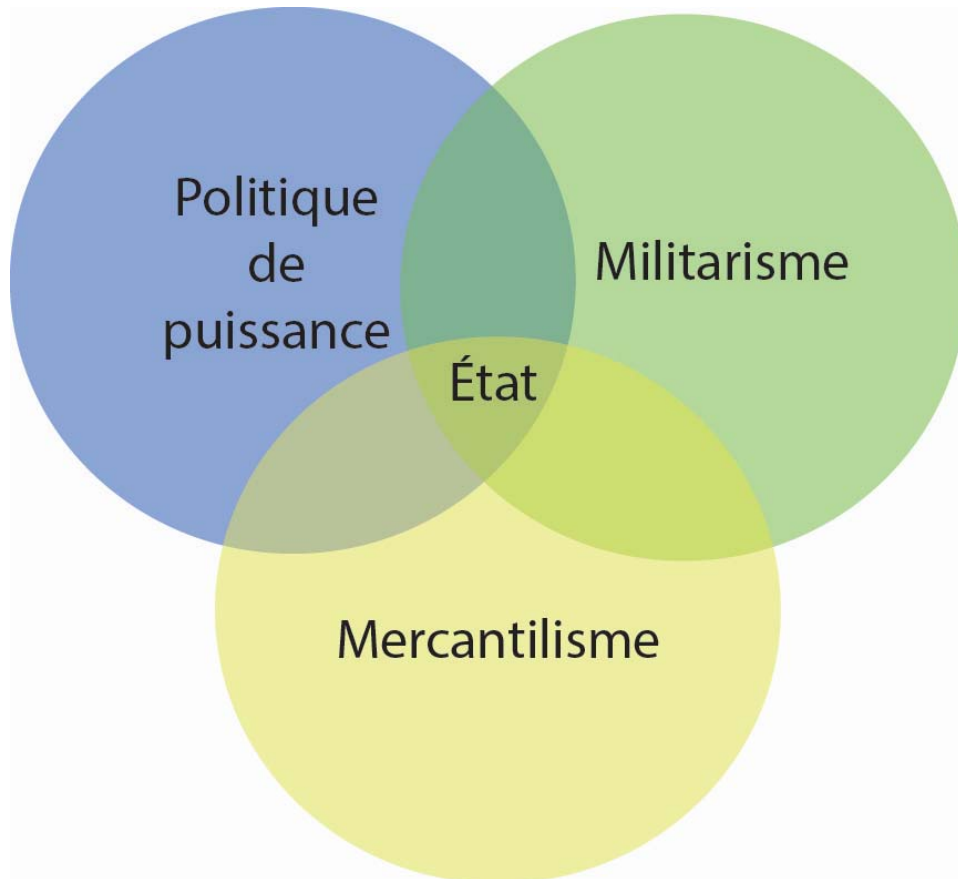


Figure 5. Les fondements de l'Europe moderne (A. Néron)

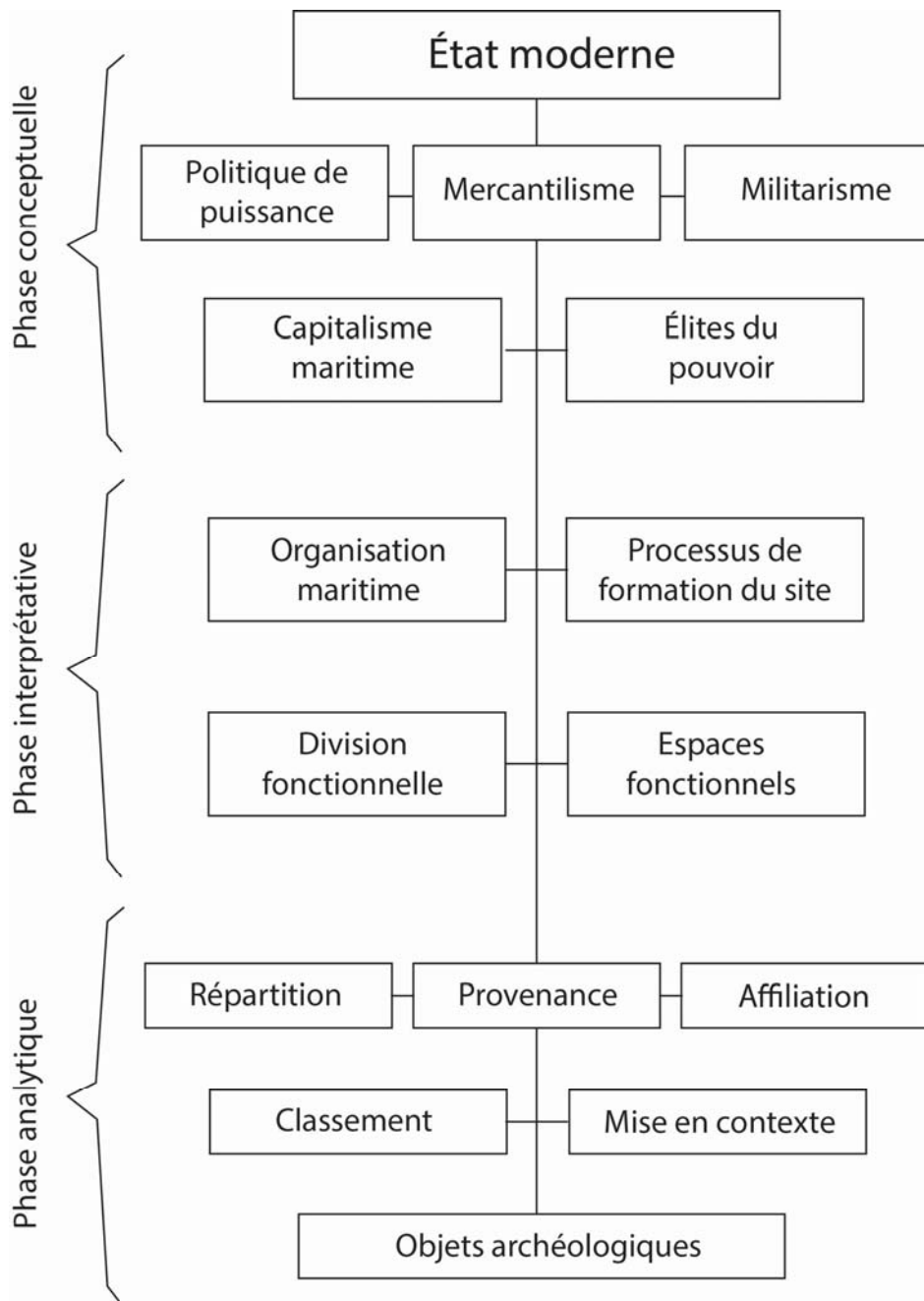


Figure 6. Les différents niveaux analytiques, interprétatifs et conceptuels dans le cadre de cette étude (A.Néron)

Annonces du naufrage

The Molyneax, Wilfman, a cartel, is arrived in the River, from Quebec, last from Havre de Grace, which place he left the 29th of January. By her we have advice, that on the Tuesday before failed from that port four frigates, laden with stores, bound to Brest, who were chased into Cherburgh by some English men of war. Capt. Wilfman left Quebec the 19th of October, in company with the Augusta, Knowles, a cartel ship, who has not since been heard of.

Vente de la cargaison

For SALE by the CANDLE,  
At GARRAWAY's Coffee-House in Exchange-Alley,  
On Wednesday the 17th Instant, at Five o'Clock precisely in the  
Afternoon,  
**T**HE following Goods, being the entire  
Cargo of the AUGUSTE, a French Prize from St. Domingo,  
taken by his Majesty's Ship Sheernefs, Thomas Graves, Esq.  
439 Hogheads, 28 Tierces, and 24 Barrels Sugar  
30 Pipes, 18 Hogheads, 69 Tierces and 126 Barrels Coffee  
1 Pipe, 11 Tierces, 7 Barrels, and reg Indigo  
9 Bags Cotton Wool  
Samples of the above to be seen from Monday Morning the 15th  
Instant to the Time of Sale, at Wiggin's Key; where Catalogues  
are delivered, and by  
J. and J. BRADSHAW, and J. C. TORIN, Brokers.

The Augusta, Knowles, a cartel ship, bound from Quebeck to France, was also lost on an uninhabited island in the River St. Laurence, and all the crew perished, except the Captain and six Frenchmen.

HALIFAX, (in Nova Scotia) January 7.  
Tuesday last arrived here Capt. Phips, in 3 days from  
Louisbourg, by whom we have an account of a cartel  
ship being lost near Cape Noir, bound from Quebec for  
Old France, with 120 men on board, of which only the  
Captain and 6 Frenchmen were saved.

Figure 7. Annonce de la vente de la cargaison de l'Auguste lors de sa prise par les Britanniques en 1756 (*The Gazetteer and London Daily Advertiser* 11 et 12 novembre 1756) et annonces de son naufrage en l'an 1762 (*Lloyd's Evening Post and The British Chronicle* et du *New York Mercury* en février 1762)

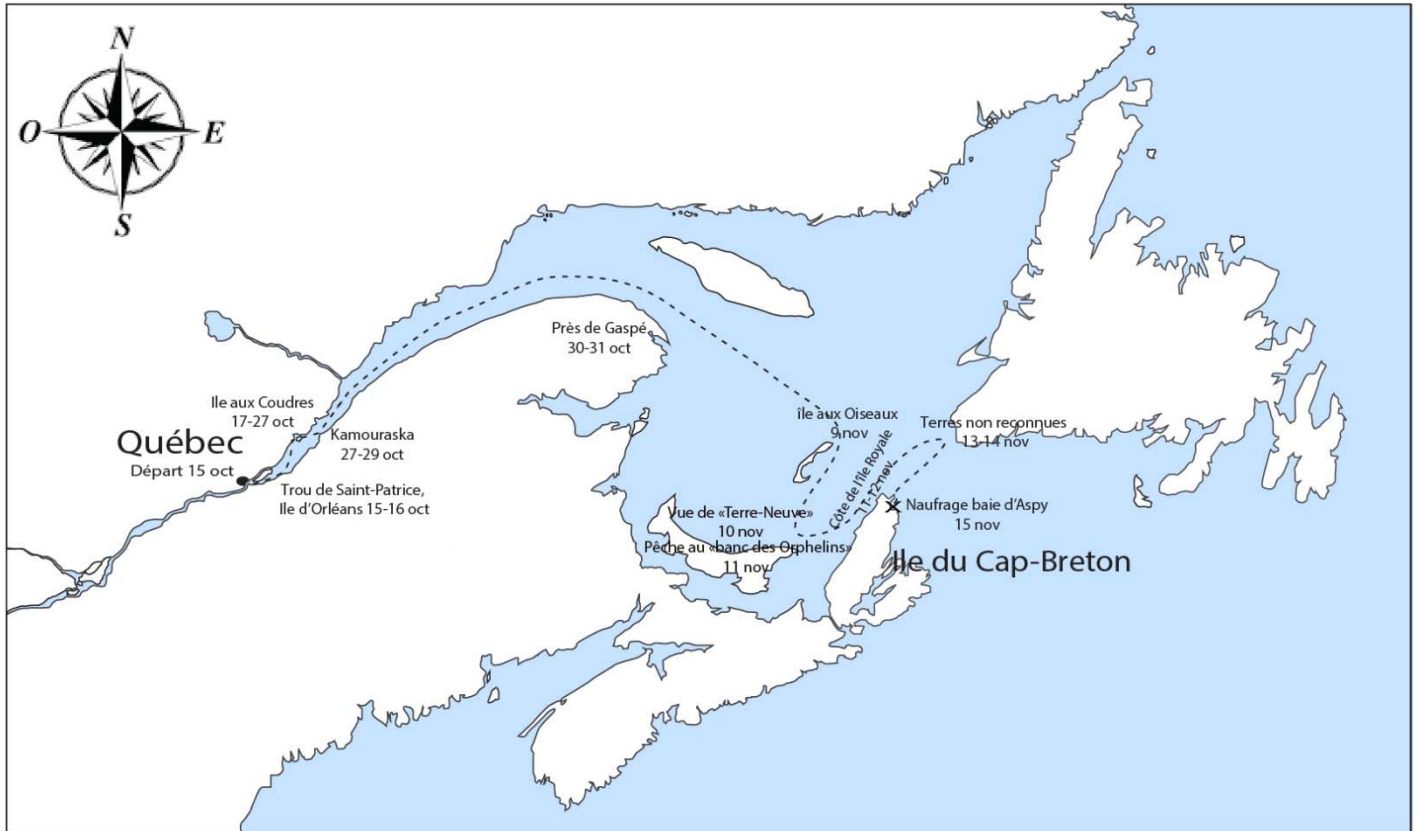


Figure 8. Carte du dernier voyage de l'*Auguste* (A. Néron)

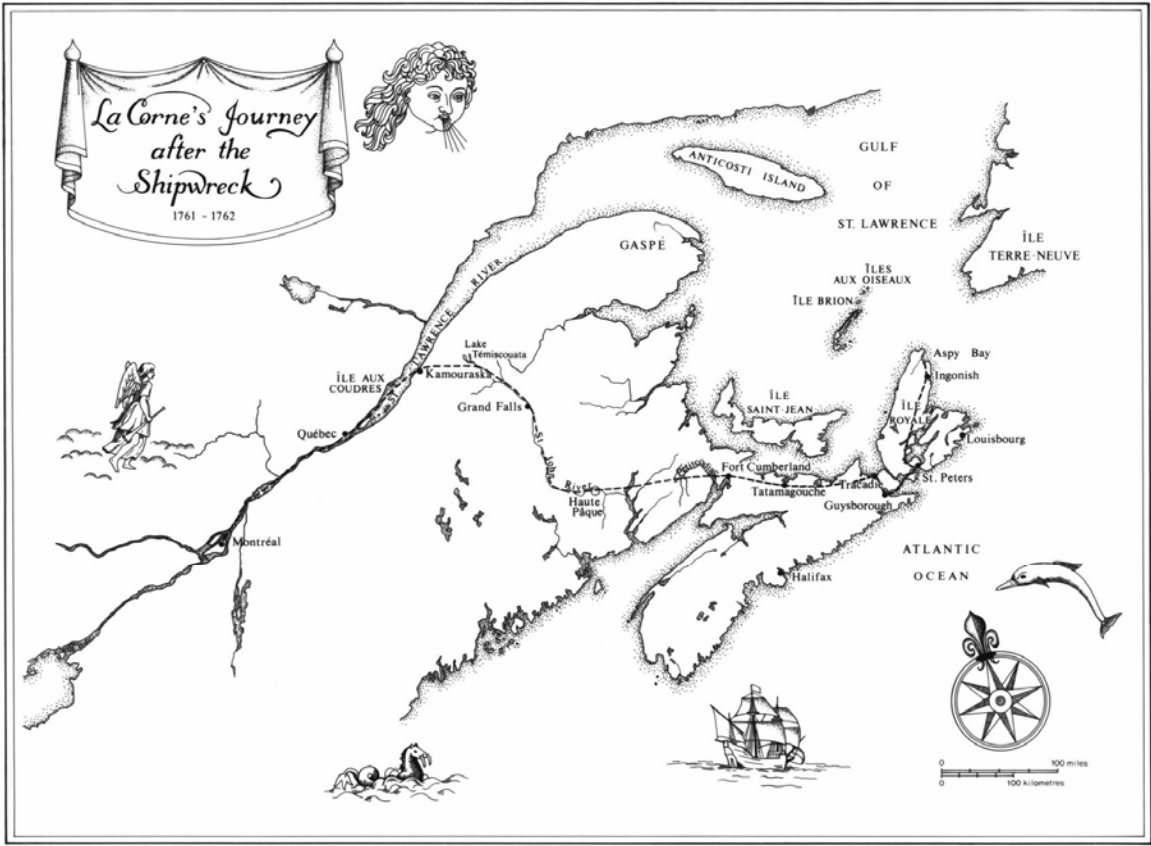


Figure 9. Carte du retour de Saint-Luc de La Corne (C. Piper et D. Kappler, Parcs Canada 22M-90-101-1)

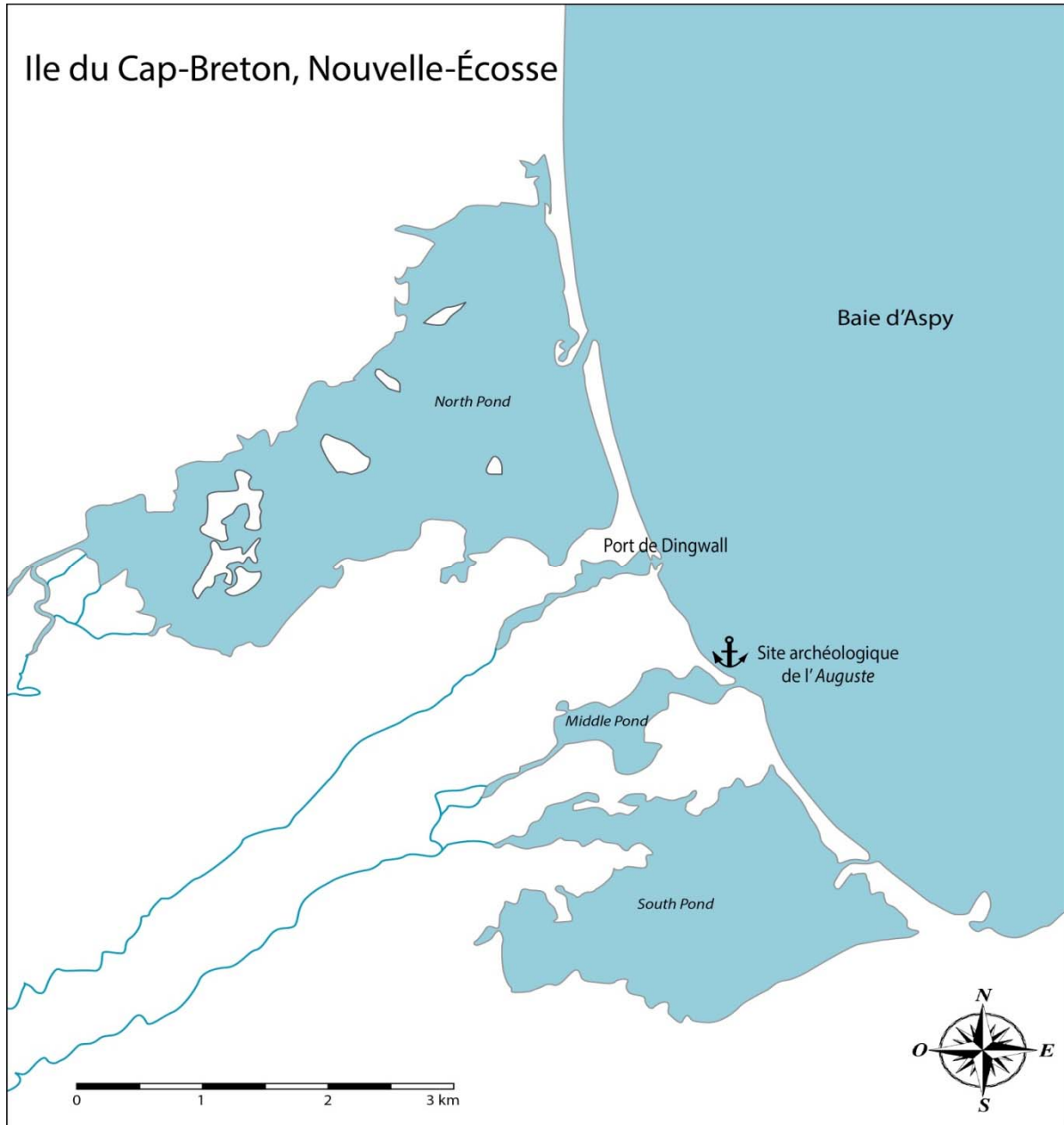


Figure 10. Carte de l'*Auguste* dans la baie d'Aspy, Nouvelle-Écosse (A. Néron)

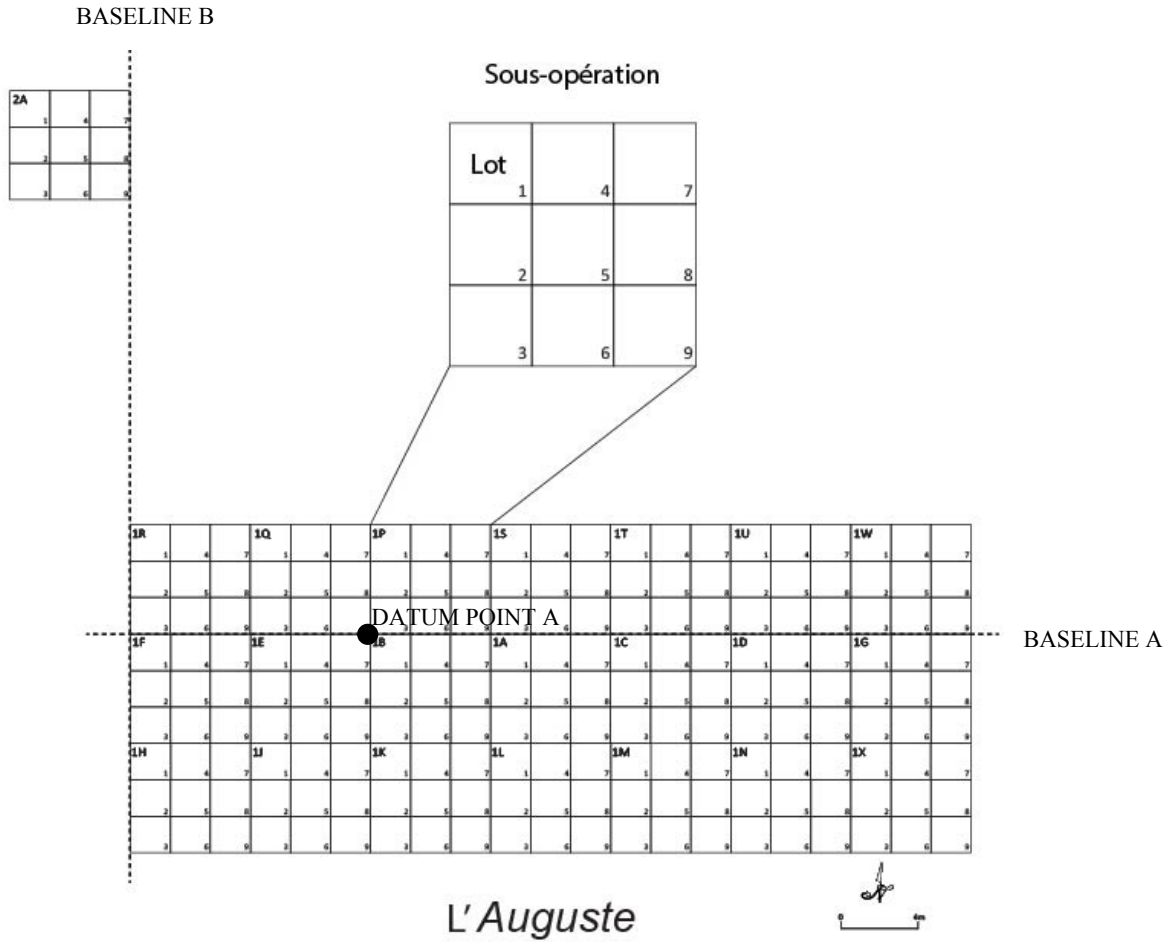


Figure 11. Plan du site 22M à partir du plan original réalisé en 1977 et en 1978 (A. Néron selon Parcs Canada 22M-77-101-1)



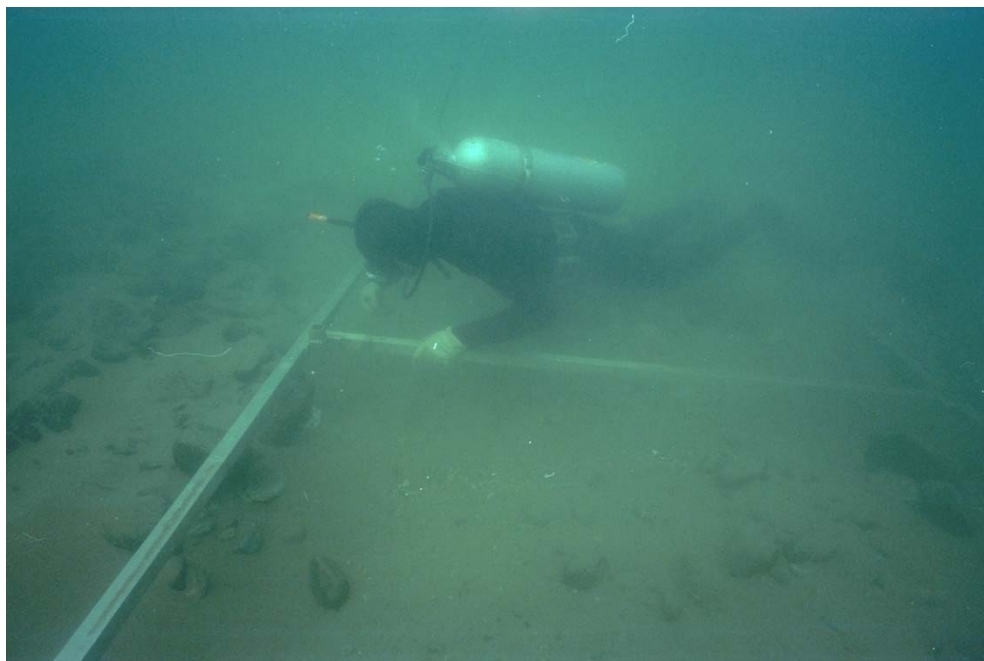
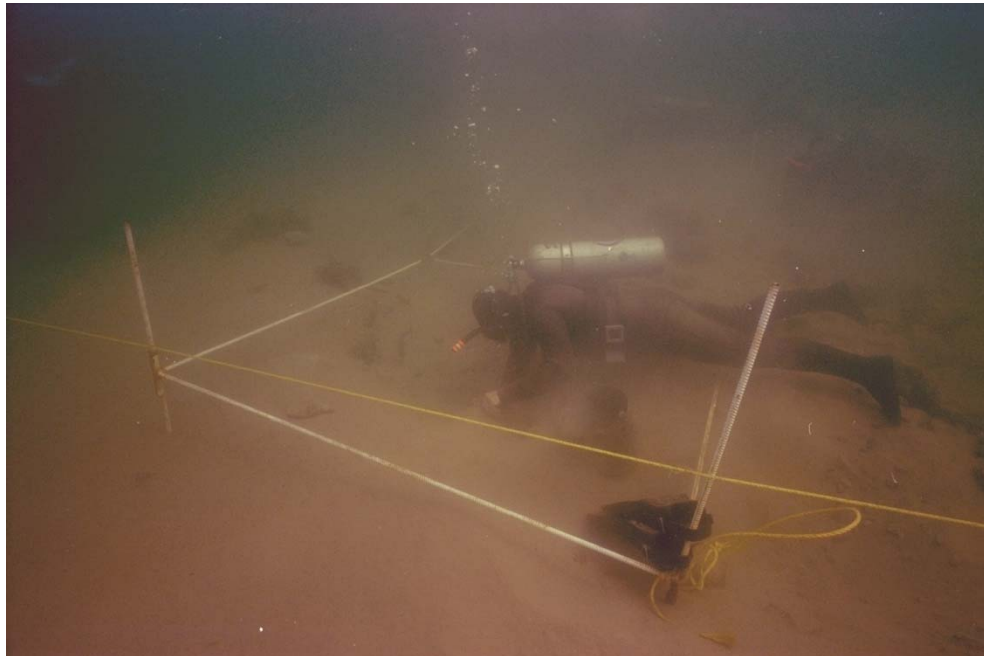


Figure 12. Systèmes de quadrillage employé en 1977 et en 1978 (Parcs Canada 22M3W, 22M60W)



Figure 13. Base de béton du DATUM POINT A (Parcs Canada 22M20T)



Figure 14. *Airlift* employé sur le site 22M (Parcs Canada 22M51W, 22M59W)

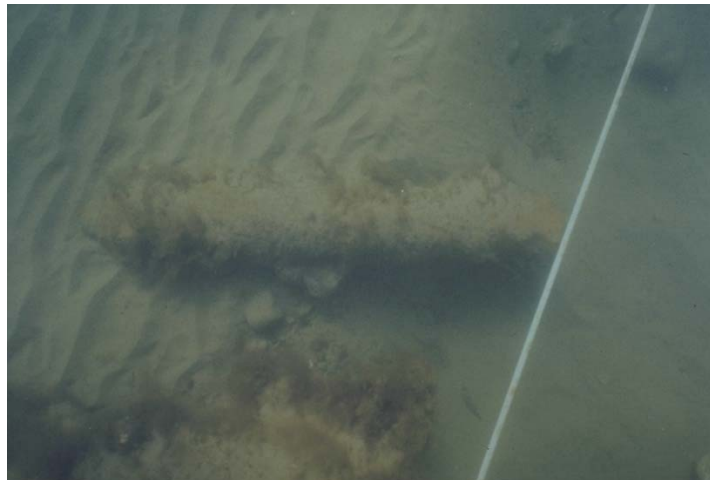


Figure 15. Canon sur le fond marin (Parcs Canada 22M56T). Canon en train d'être sorti de l'eau (Parcs Canada 22M21W). Concrétions de canons en train d'être brisées (Parcs Canada 22M36W)



Figure 16. Élément architectural en bois avec une gournable encore en place visible (A. Néron)

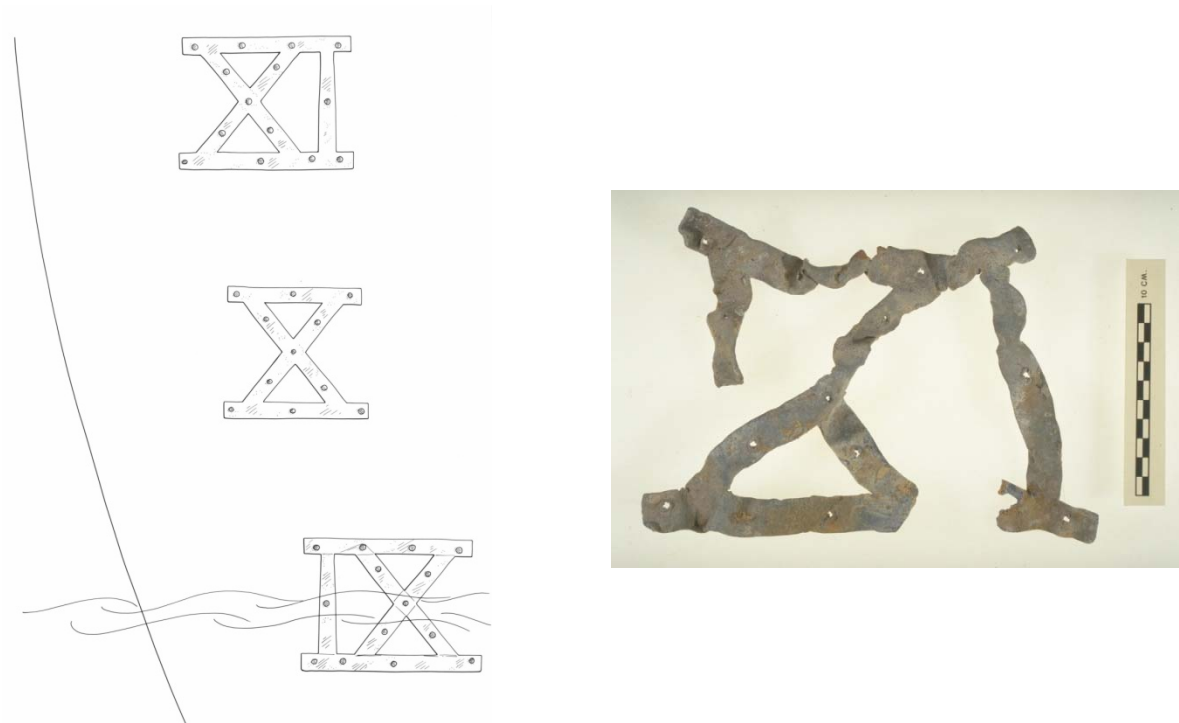


Figure 17. Marques de tirant d'eau «XI» ou «IX» (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA6756T. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22m-900x1-15)



Figure 18. Deux barres en fer forgé (A. Néron)

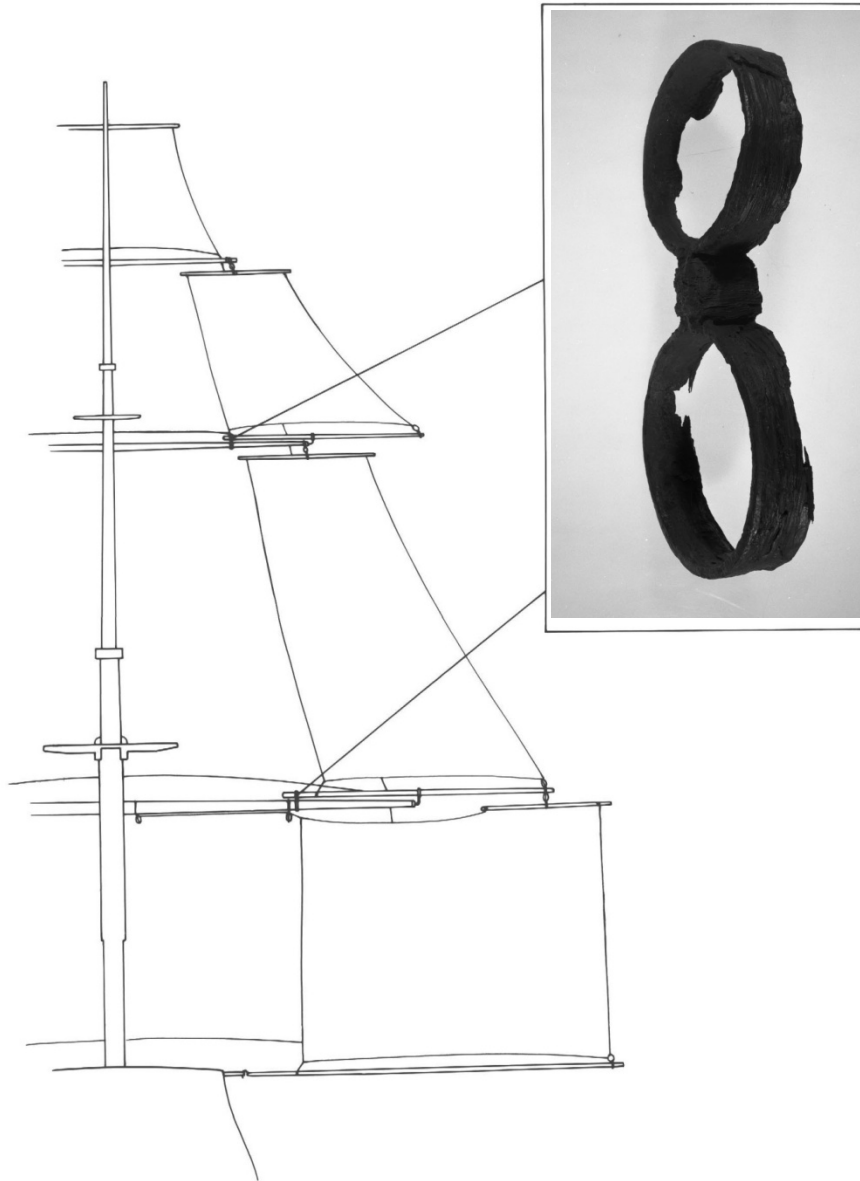


Figure 19. Fusée de vergue en fer forgé (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA18413B. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22m-90-103-1)





Figure 20. Fragments de cordage en chanvre (A. Néron)

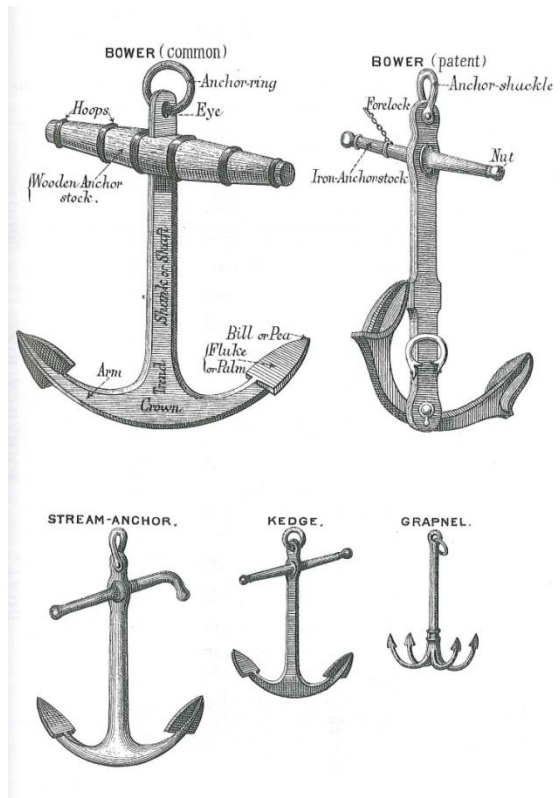
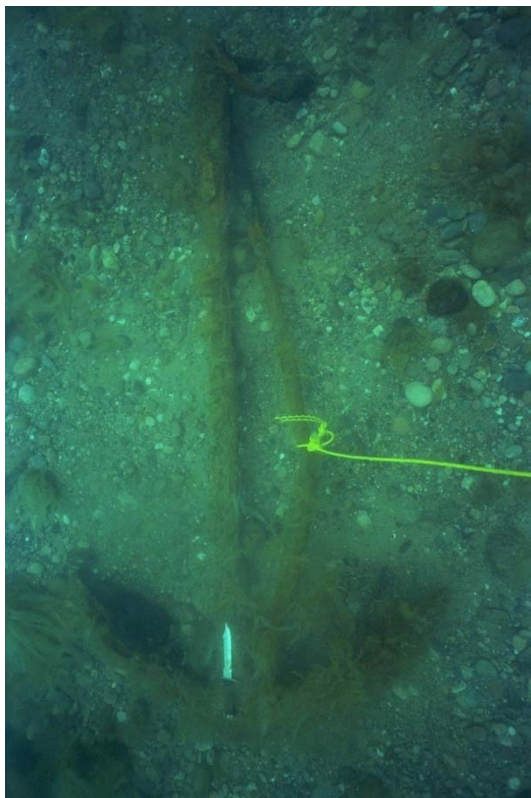


Figure 21. Grappin en fer et ancre à jas (Photos: Haut: R. Chan, Parcs Canada RA16649B, bas: Parcs Canada 22M56W. Dessin: Paasch 1885: 103)



Figure 22. Chopine ou clapet de pompe en bois (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA17315B. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22m-90-103-2)

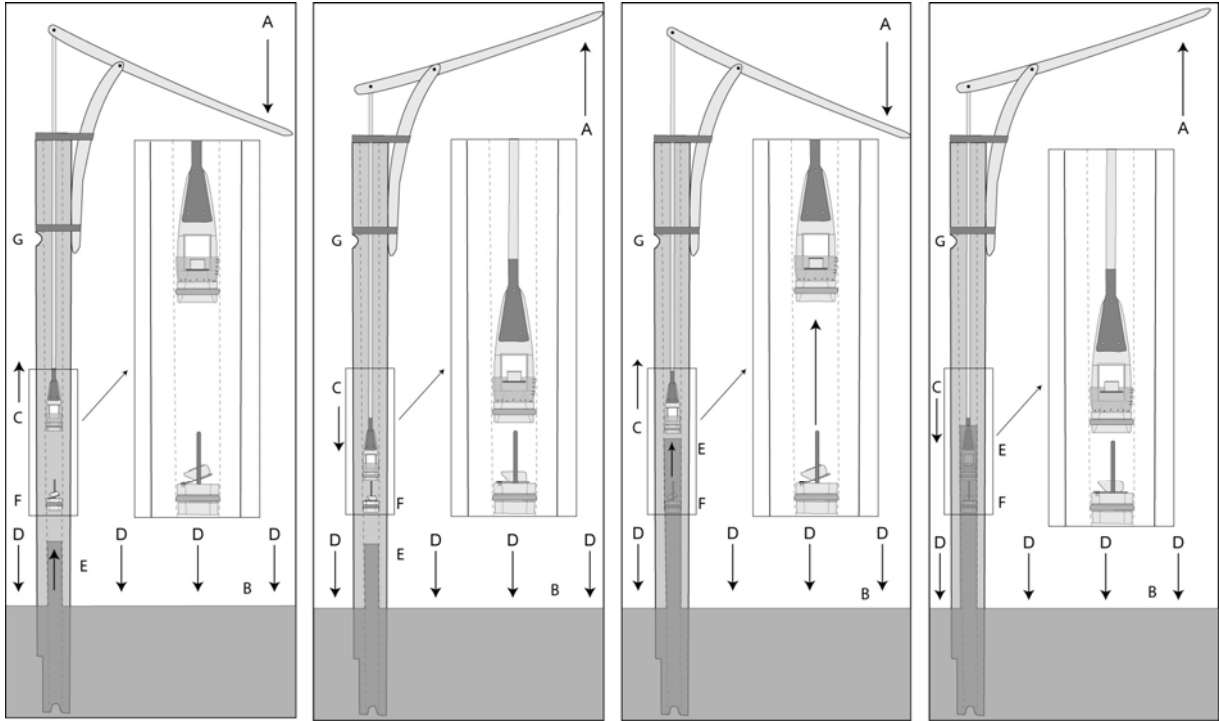


Figure 23. Système de pompage commun du *Machault* (T. Boyer 2008: 44-45)

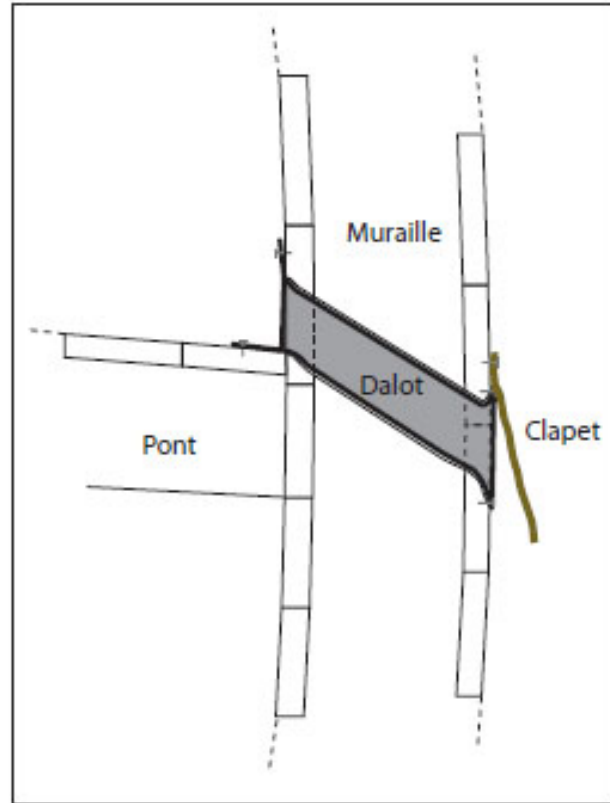


Figure 24. Dalots de pont en plomb (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA16654B. Schéma: T. Boyer 2008: 33)

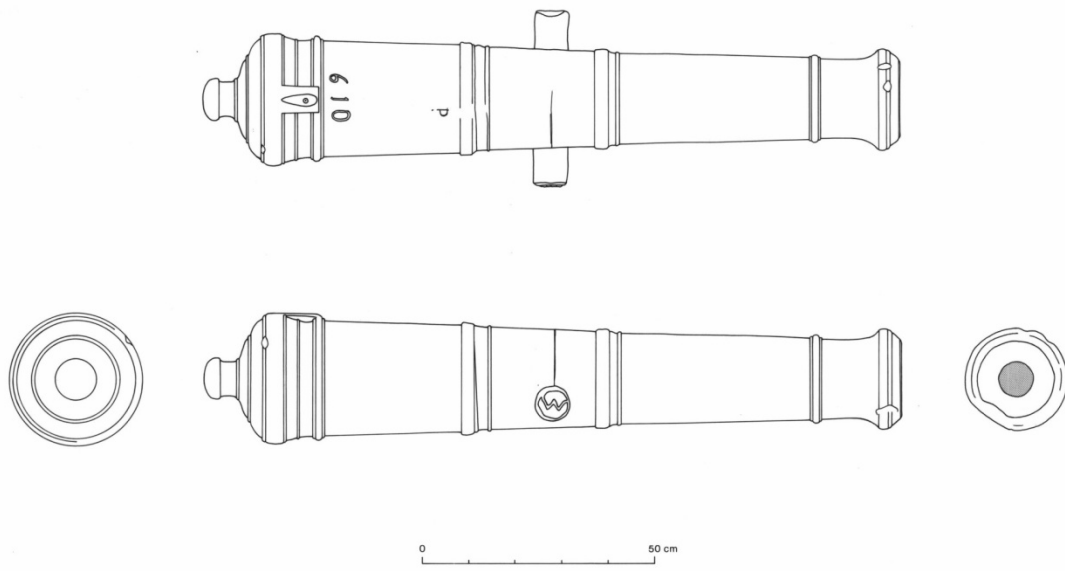


Figure 25. Canon retrouvé sur le site de l'*Auguste* (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA2887T. Dessin: D. Kappler, Parcs Canada 22m-00-111-1)



Figure 26. Marques observées sur les canons mis au jour. «W» sur un tourillon droit (en bas à gauche) (R. Chan, Parcs Canada RA2893T), «M» sur un trouillon droit (en bas à droite) (Parcs Canada 22M53T) et «P» et marques numériques sur le premier renfort (haut) (Parcs Canada 22M26W)

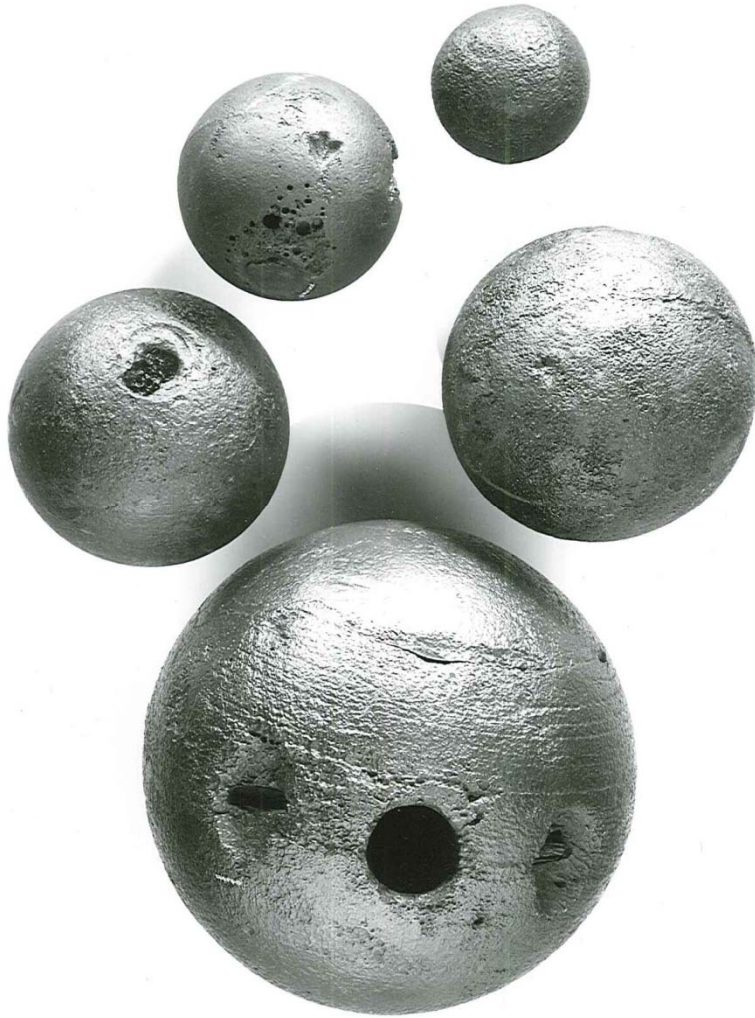


Figure 27. Boulets en fonte de 4, 12, 24 et 32 livres (R. Chan, Parcs Canada RA18399B)



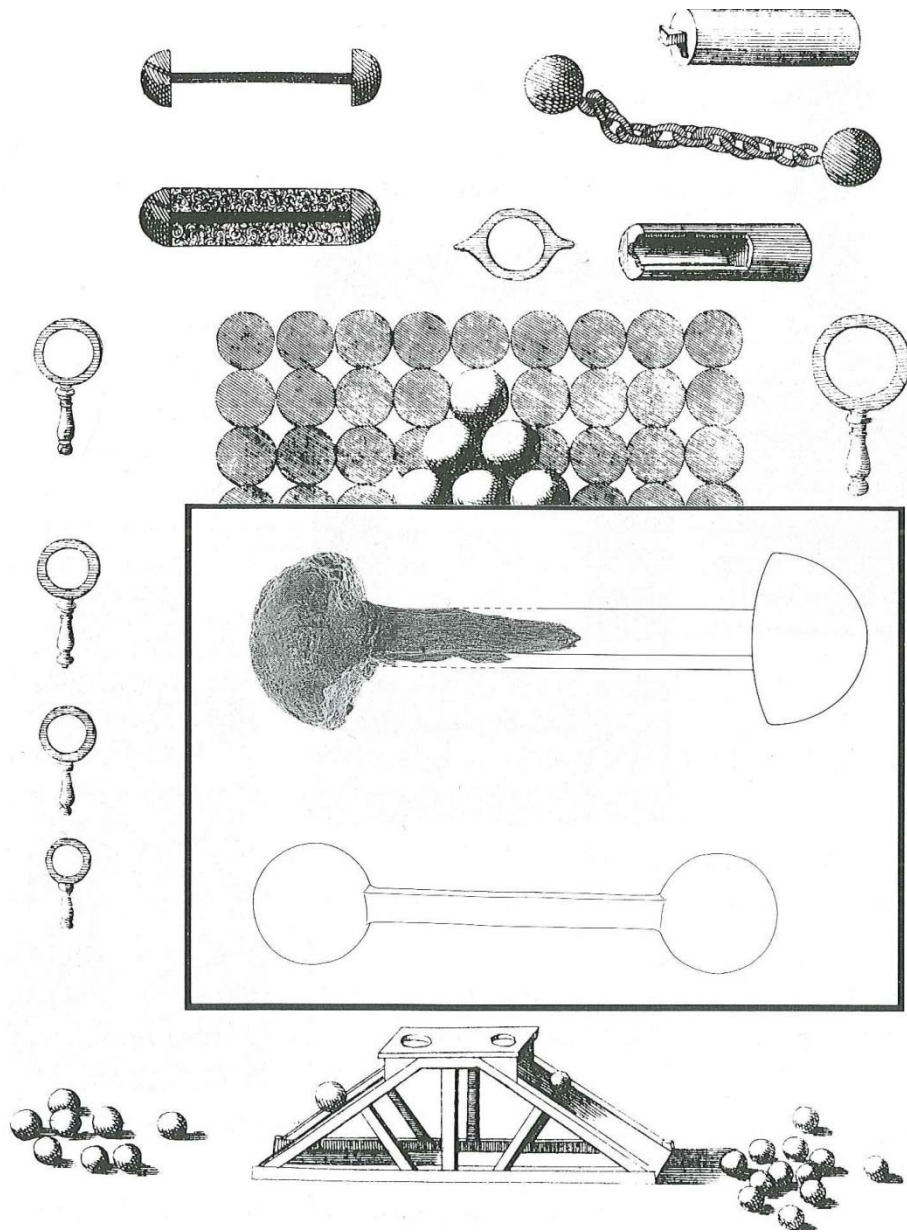


Figure 28. Boulet ramé retrouvé sur l'Auguste (Parcs Canada 1992: 63)



Figure 29. Parties d'armes portatives retrouvées à bord de l'*Auguste*. Mousquet: Parcs Canada 1992: 62. Tomahawk: R. Chan, Parcs Canada RA16540B)

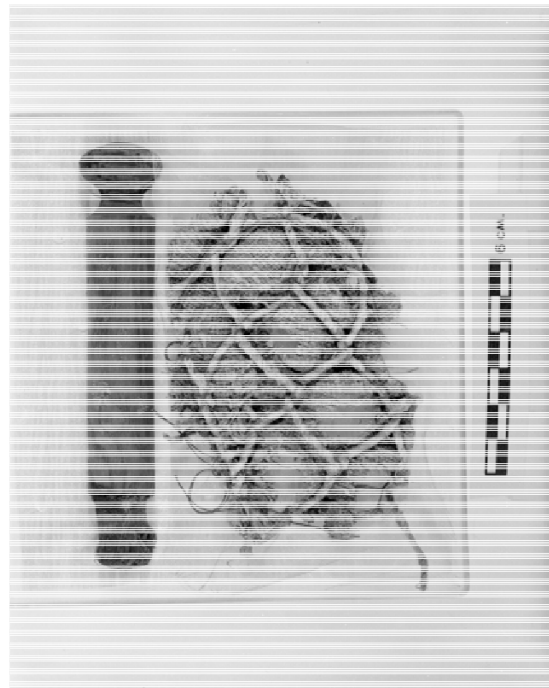


Figure 30. Mitraille provenant d'une concrétion. Fusée en bois et balles de plomb enveloppées dans un sac de toile. (Parcs Canada 22M67W (haut), R. Chan, Parcs Canada RA970EF, RA19287B)



Figure 31. Balles de plomb: 1,2 cm, 1,5 cm, 1,7 cm et mitraille de 2,3 cm (A. Néron)

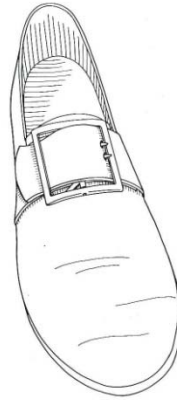
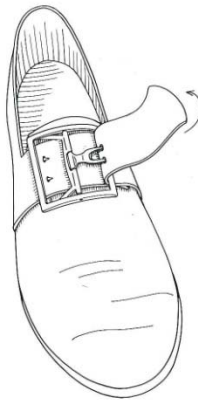
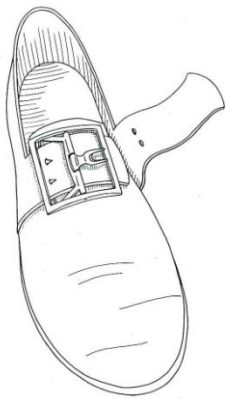
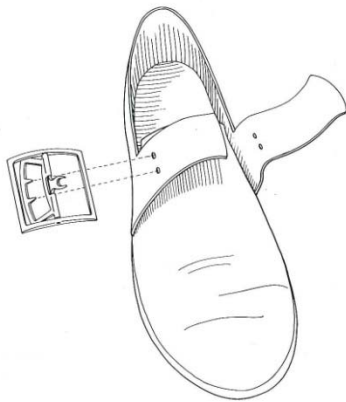


Figure 32. Chaussure en cuir (Photo: A. Néron. Dessin: Continental soldier S.D.: 19 dans Parcs Canada 2010)

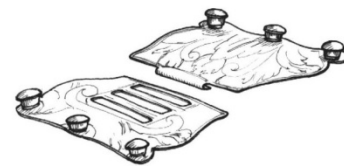
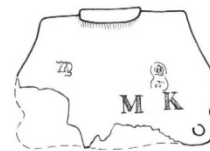
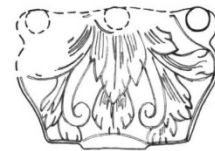
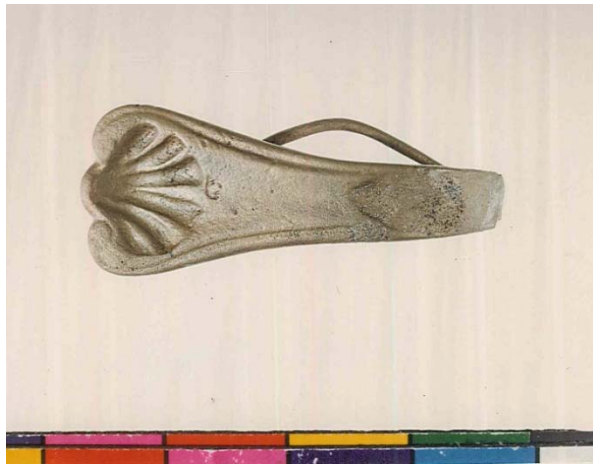
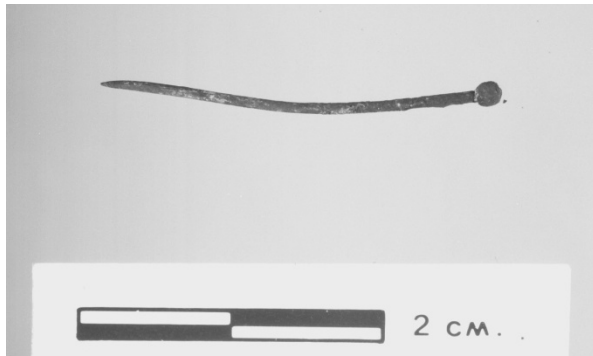


Figure 33. Agrafes, broche et épingle (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA168N, RA16952B, RA16959B, RA16886B. Dessins: C. Piper, Parcs Canada 22m1c3-21, 22m900x1-147)

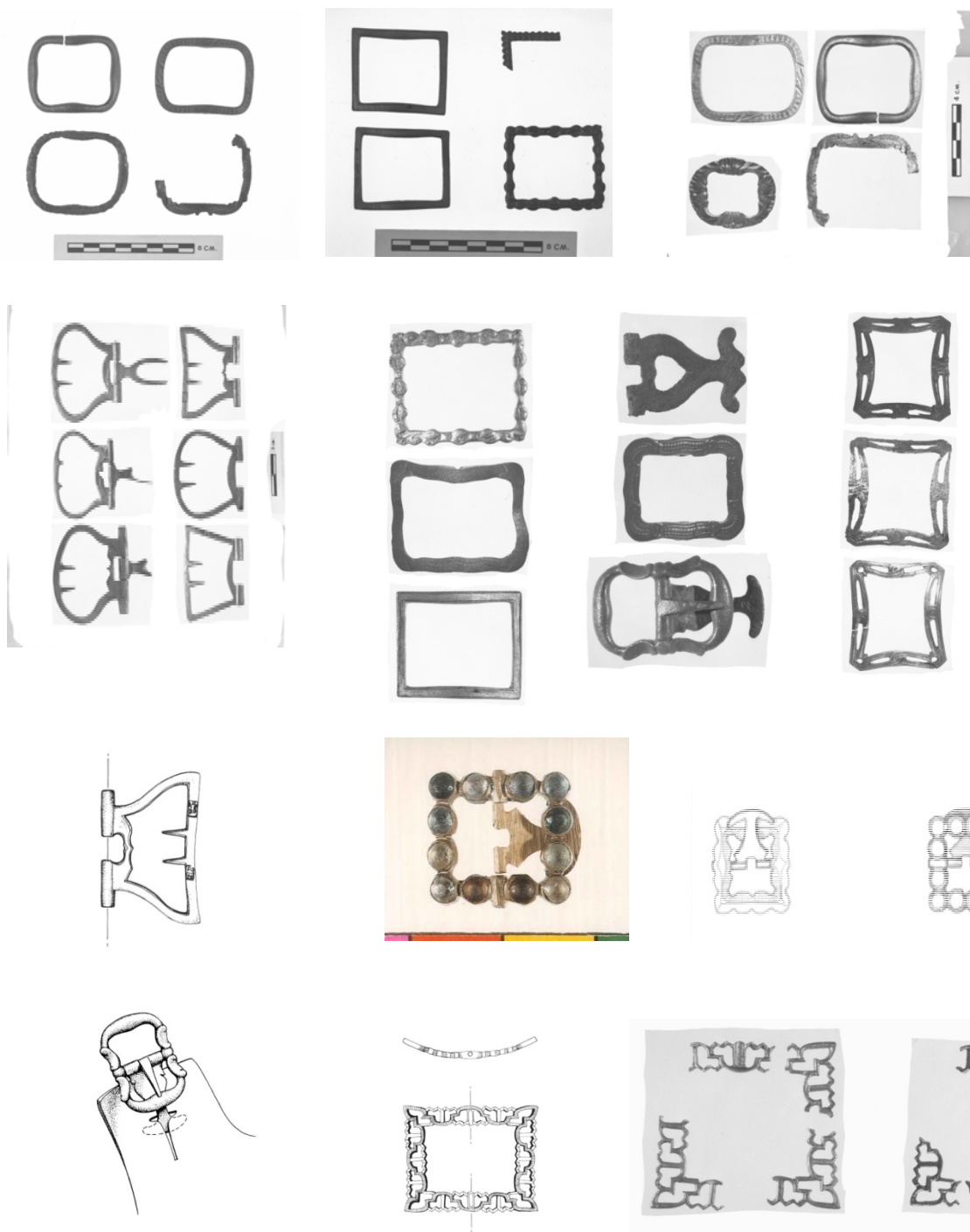


Figure 34. Boucles générales, de genou, de chaussures et de sangle (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA16978B, RA18815B, RA19091B, RA18817B, RA19078B, RA19081B, RA19086B, RA19087B, RA19089B. Dessins: C. Piper, Parcs Canada 22m1a6-10, 22m900x1-81, 22m900x1-113 et D. Kappler, Parcs Canada 22m-900x11-28)

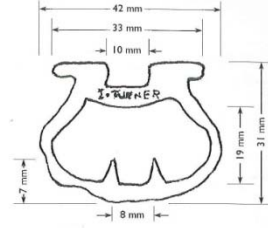
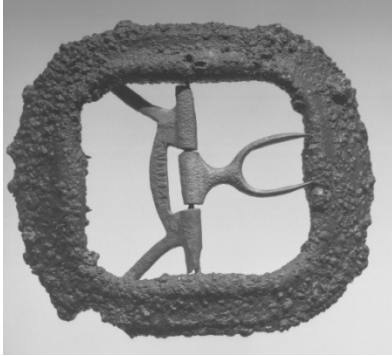


Figure 324. While incomplete, an impressive shoe buckle manufactured by 'Turner'. Other buckles had 'I Turner', Inu/89/314. From: Heart of Oak – A Sailors Life in Nelson's Navy by James P. McGuane. © 2002 James P. McGuane. Used by permission of W. W. Norton and Company.

Figure 325. Buckle centre with 'I.Turner', Inu/80/250. Drawing John Broomhead.



Figures 326 and 327. Left: pewter shoe buckle with brass centre, Inu/86/331. Right: ornate pewter buckle, Inu/80/178. Photographs Peter Hales.

Figure 328. Brass ornate buckle, Inu/89/317. From: Heart of Oak – A Sailors Life in Nelson's Navy by James P. McGuane. © 2002 James P. McGuane. Used by permission of W. W. Norton and Company.

Figure 329. Top row: left Inu/89/320, centre Inu/NK, right Inu/89/322. Identification numbers of the remainder are uncertain. Photograph John Bingeman.



Figure 35. Boucles présentant le poinçon «Turner» provenant de l'*Auguste* (gauche) et de l'*Invincible* (droite) (R. Chan, Parcs Canada RA18814B et Bingeman 2010: 163)



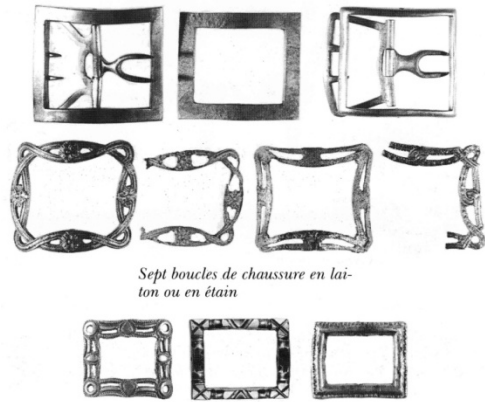
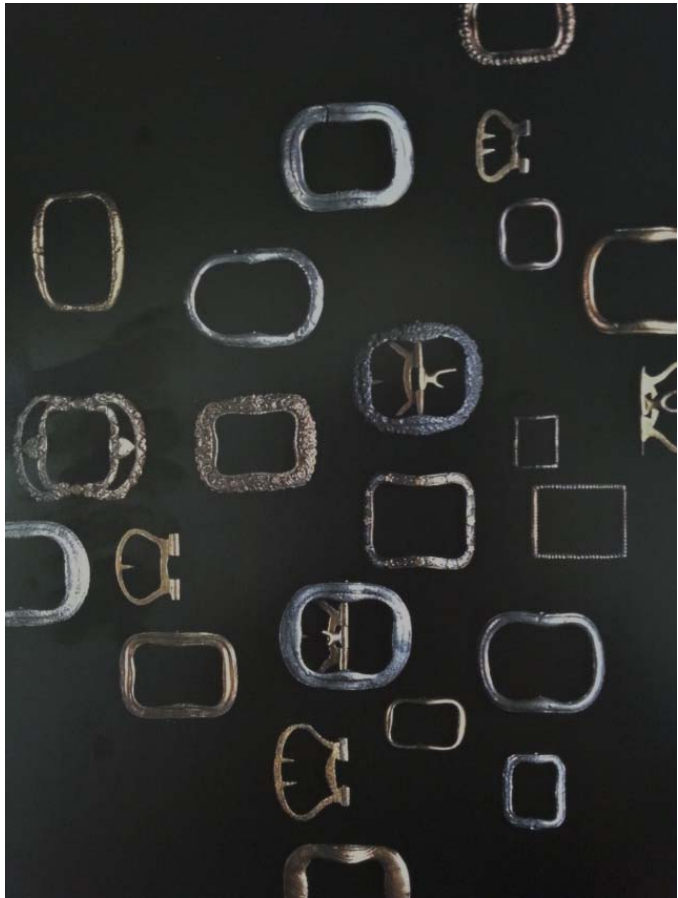
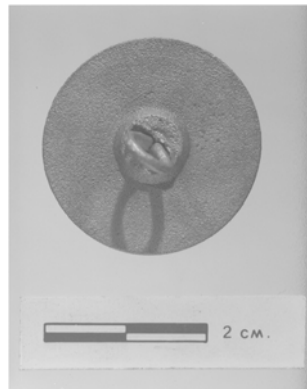
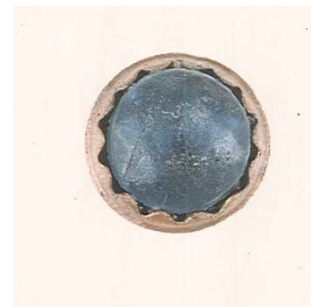
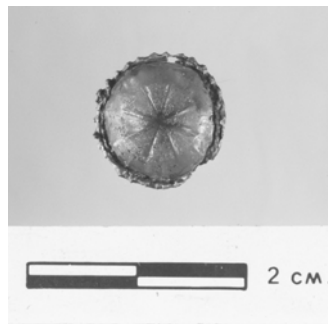
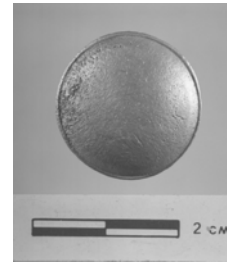


Figure 36. Boucles générales ou de ceinture provenant du *Maidstone* (gauche), de l'*Alcide* (haut à droite) et du *Machault* (en bas à droite) (Veyrat 2005c: 330; Dagneau 2008: 529, 585)



*(Invincible)*

Figure 37. Boutons et boutons de manchette provenant de l'*Auguste*, ainsi qu'un exemple avec la rose des Tudor provenant de l'*Invincible* (R. Chan, Parcs Canada RA16869B, RA16968B, RA16969B, RA16997B, RA16975B, RA17001B, RA18865B, RA16981B, RA16982B et Bingeman 2010: 185)

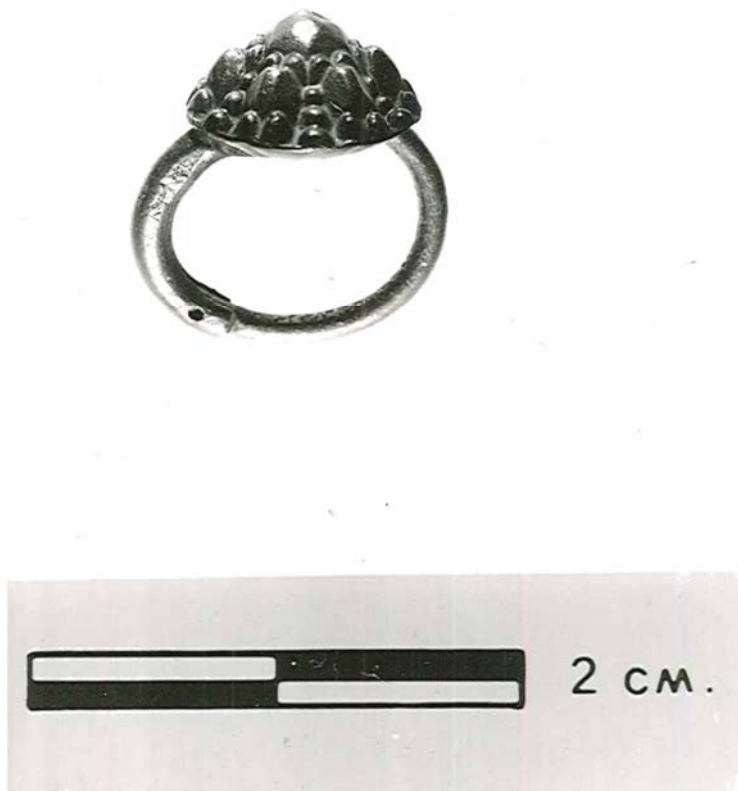


Figure 38. Boucle d'oreille en or (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA17531B)

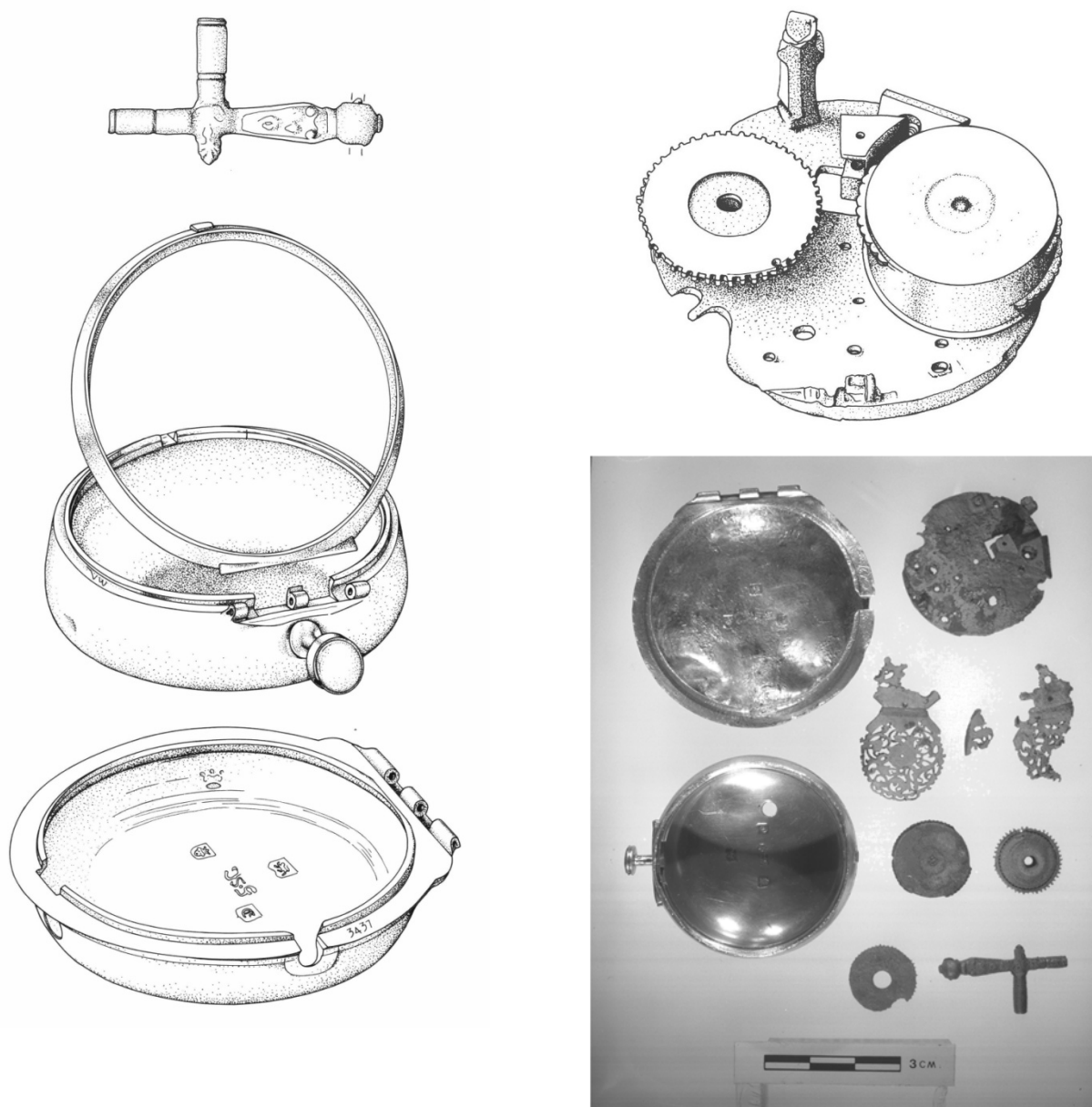


Figure 39. Montre de poche et clé de montre (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA16492B. Dessins: C Piper, Parcs Canada 22m-1d3-7, D. Kappler, Parcs Canada 22m-1°8-8, 22m-900x1-98)



2cm



Figure 40. Cure-dents/cure-oreilles (Photo: R. Chan, Parcs Canada RS18394B. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22M1F7-6)

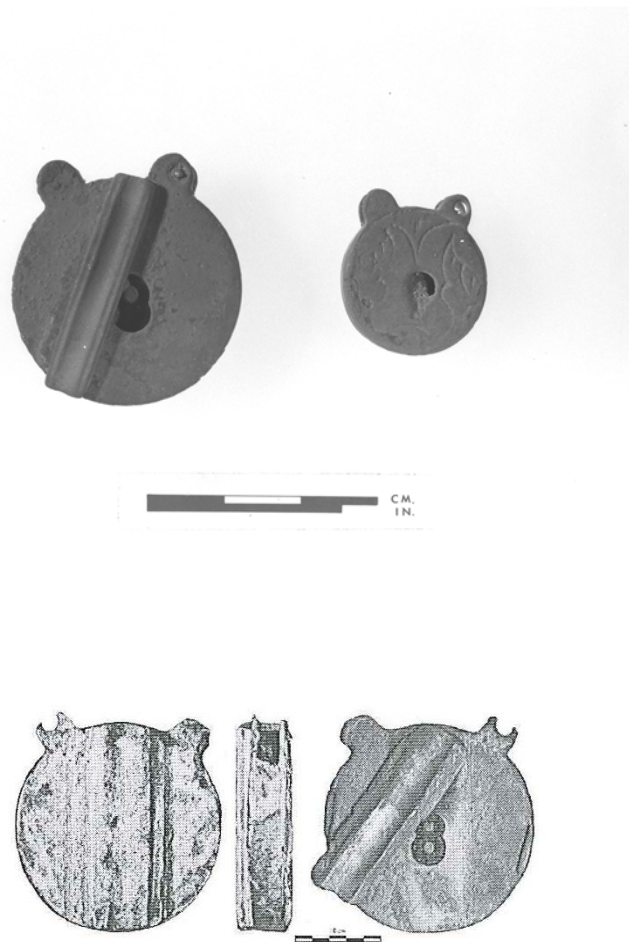


Figure 41. Cadenas en laiton provenant de l'*Auguste* (haut) et de l'*Invincible* (bas) (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA16405B. Bingeman 2010: 172)



CM

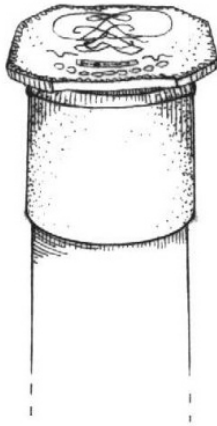


Figure 42. Partie de canne (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA7659B. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22M1G9-8)



Figure 43. Armoiries familiales et initiales sur les ustensiles à bord de l'*Auguste* (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA16782B, RA16792B, RA16808B. Dessins: C. Piper, Parcs Canada 22m-1°3-30a, 22m-900x1-108)



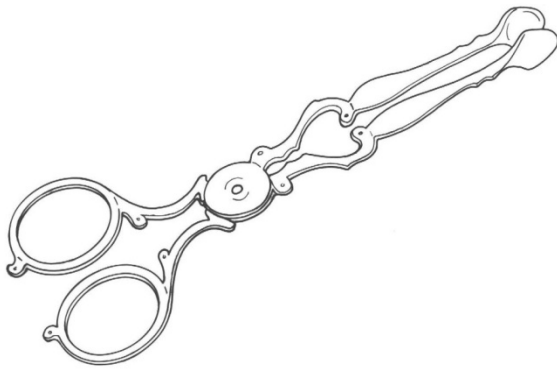


Figure 44. Ustensiles à usage spécifique. Pincés à sucre et casse-noix (Photos: R. Chan, Parcs Canda RA16577B, RA7668B. Dessins: C. Piper, Parcs Canada C. Piper, Parcs Canada 22m-1c6-26)

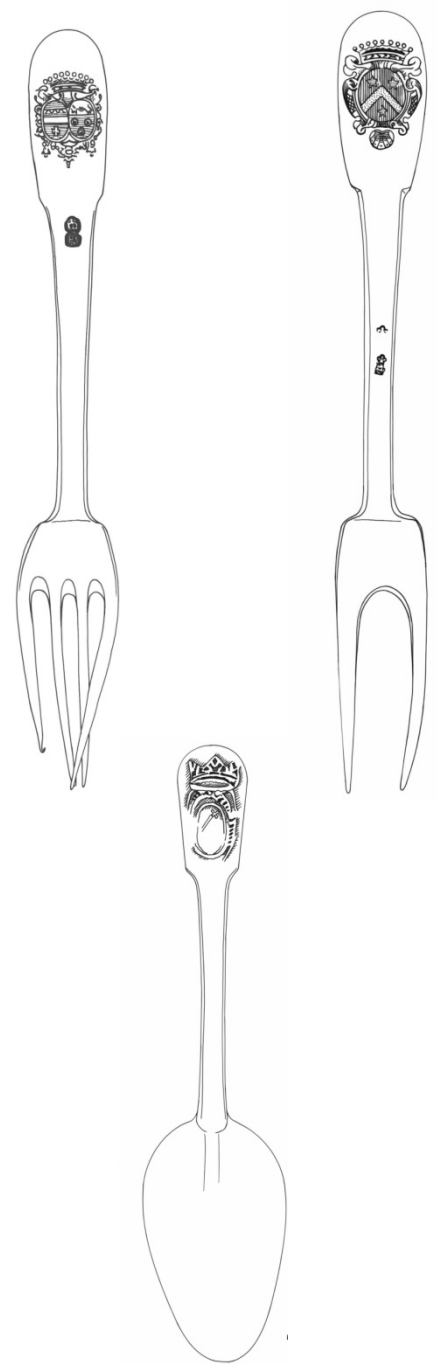
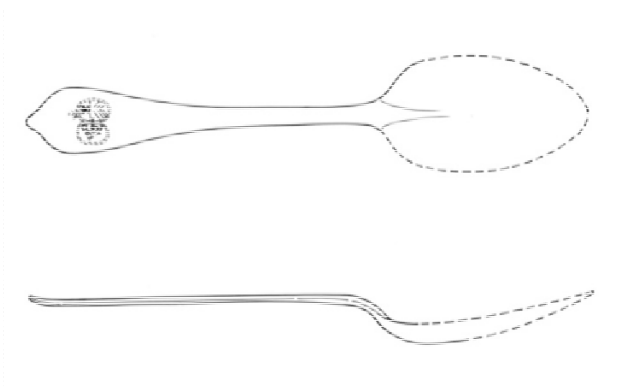


Figure 45. Ustensiles. Fourchettes et cuillères de service et de table (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA1646T, RA6743T. Dessins: C. Piper, Parcs Canada 22m-1a8-30, 22m-1e3-30, 22m-1k2-1, 22m900x11-8)



Figure 46. Fragments de céramique. Haut : Terre cuite commune avec engobe et vernissée de la Saintonge et terre cuite commune vernissée verte de France. Milieu : Terre cuite commune vernissée de l'Italie du Nord et grès gris rhénan. Bas : faïence blanche française et tuyau de pipe (A. Néron)

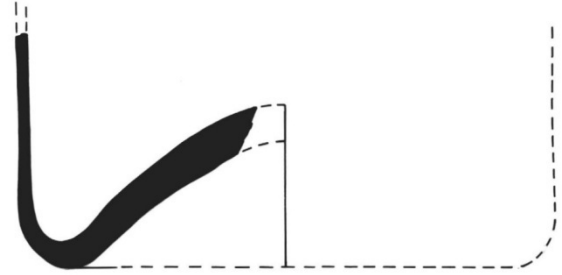


Figure 47. Fragments de contenants en verre. Bouteille en verre vert foncé, goulot de flacon en verre bleu-vert français, pied de verrerie de table en verre incolore britannique au plomb (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA1661T, RA17448B, RA18249B. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22m900x1-40)

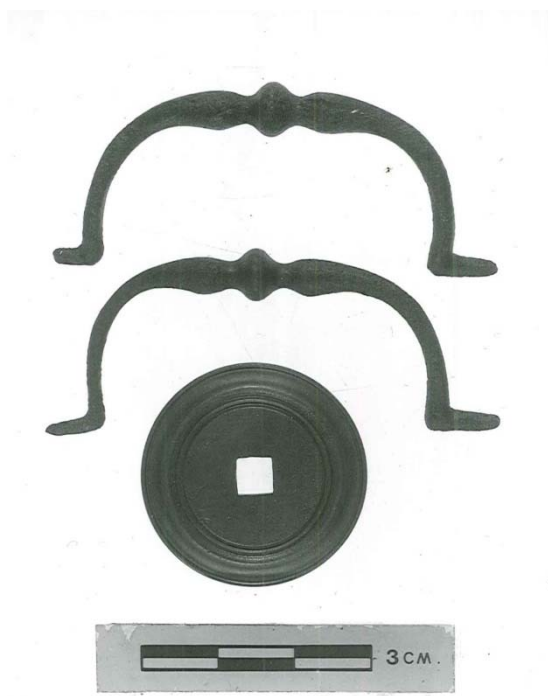


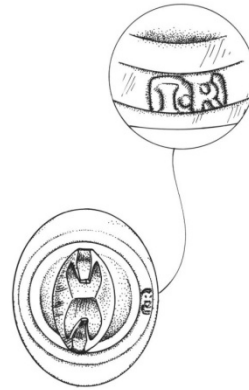
Figure 48. Pièces d'aménagement intérieur. (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA16412B, RA16414B, RA16480B)



Figure 49. Chandelier et guimbarde (A. Néron)



Figure 50. Cloche avec une inscription latine et un crucifix (Photos: Parcs Canada RA993EF, RA996EF)



6x Actual

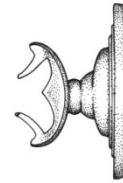


Figure 51. Croix de Saint-Louis (haut à gauche), médaille (haut à droite) et cachet en argent (bas)  
(Photos: R. Chan, Parcs Canada RA2373T, RA16755B, RA16756B, RA16757B. Dessins: C. Piper,  
Parcs Canada 22m1a6-13, 22m-90-111-1)





Figure 52. Fragments d'épées d'apparat (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA111C)



Figure 53. Sceau en plomb (Photos: R. Chan, Parcs Canada (RA7662B, RA7663B))

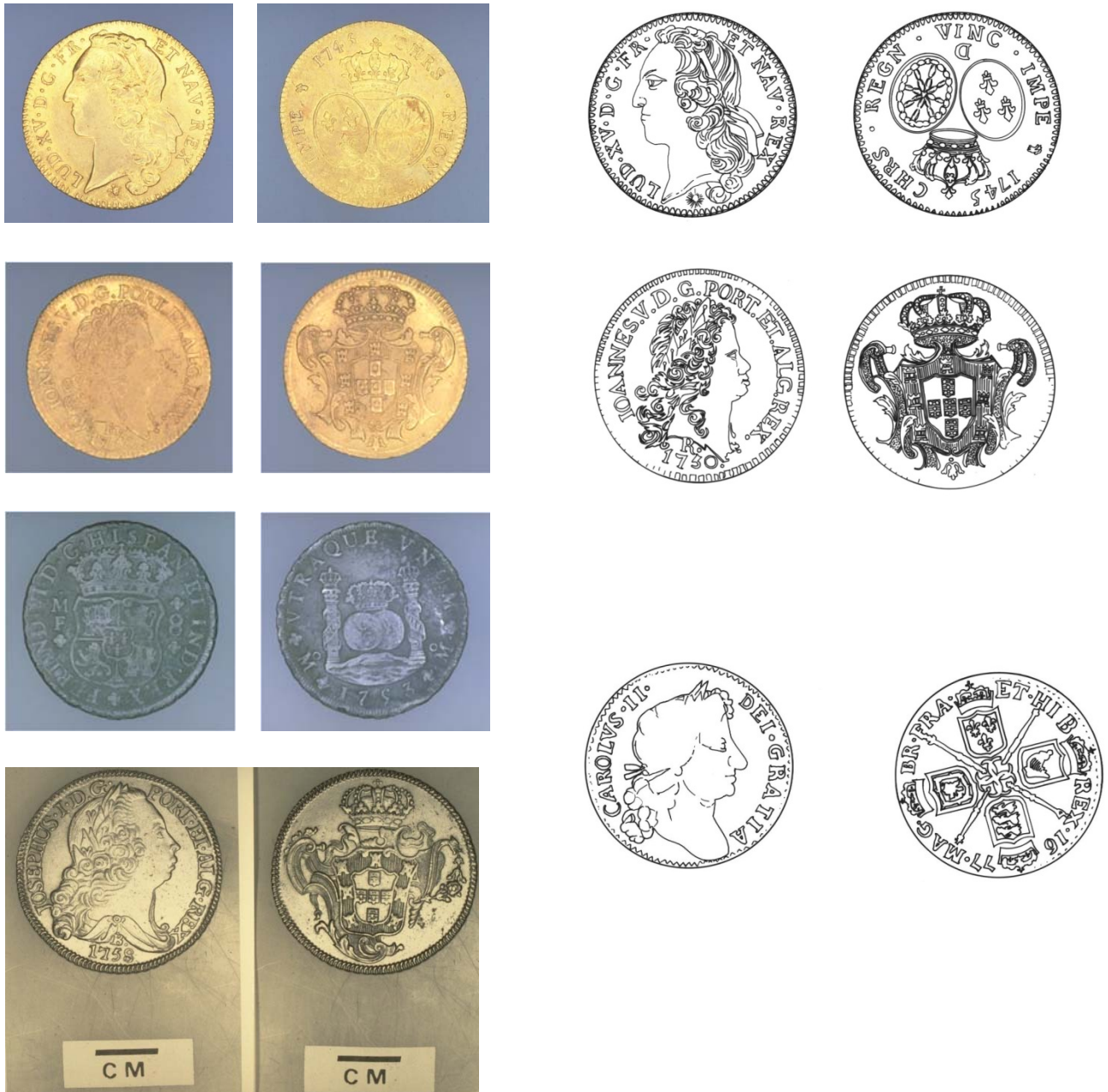


Figure 54. Pièces de monnaie (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA5630T, RA5631T, RA5540T, RA5541T, RA5546T, RA5547T, RA5814T. Dessins: C. Piper, Parcs Canada 22m1a1-101, 22m1a1-101, 22M1C9-5)

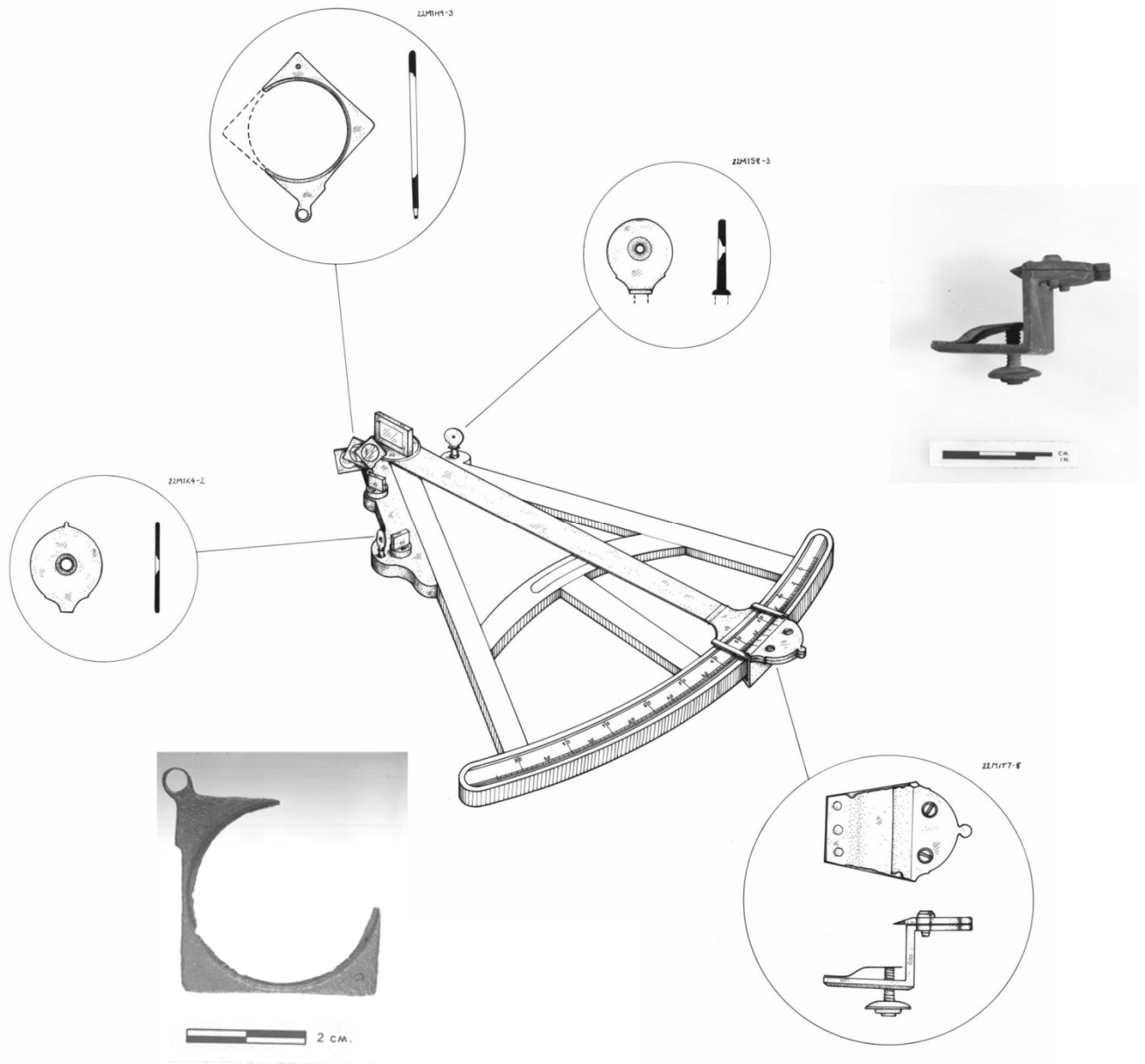


Figure 55. Octant de Hadley (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA7661B, RA16562B. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22m-88-111-1)



Figure 56. Compas à pointes sèches, compas de carte et crayons (Photo: R. Chan. Parcs Canada RA18392B)

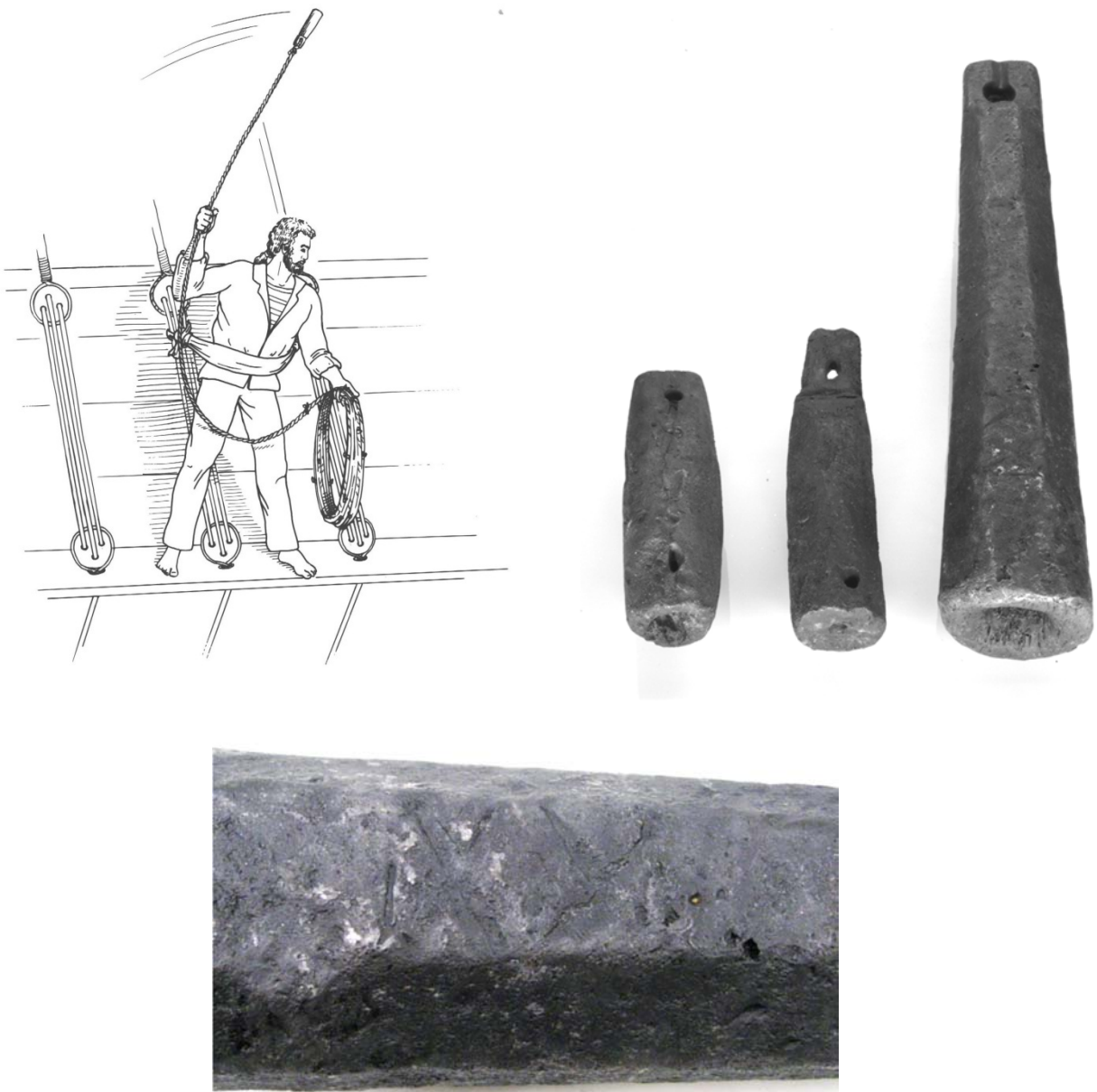


Figure 57. Deux plombs de sonde à main et un pour aller à de plus grandes profondeurs (Photos: R. Chan, Parcs Canada RA18431B, et A. Néron. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22m-1us-1)



Figure 58. Pesons de plomb (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA16535B)



Figure 59. Artefacts liés au travail du métal. Poinçon, anneaux et plaques de cuivres employées dans un étau (R. Chan, Parcs Canada photo non cataloguée)



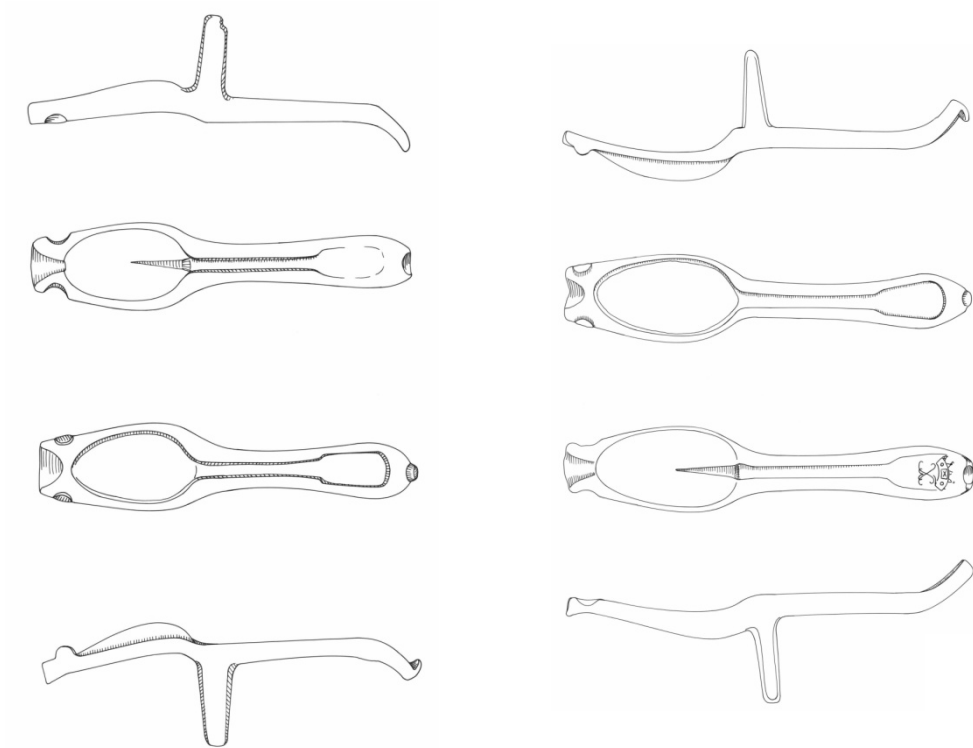


Figure 60. Moules à cuillère (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA6275T. Dessins: C. Piper, Parcs Canada 22m-1h1-6&7, 22m-900x1-17)

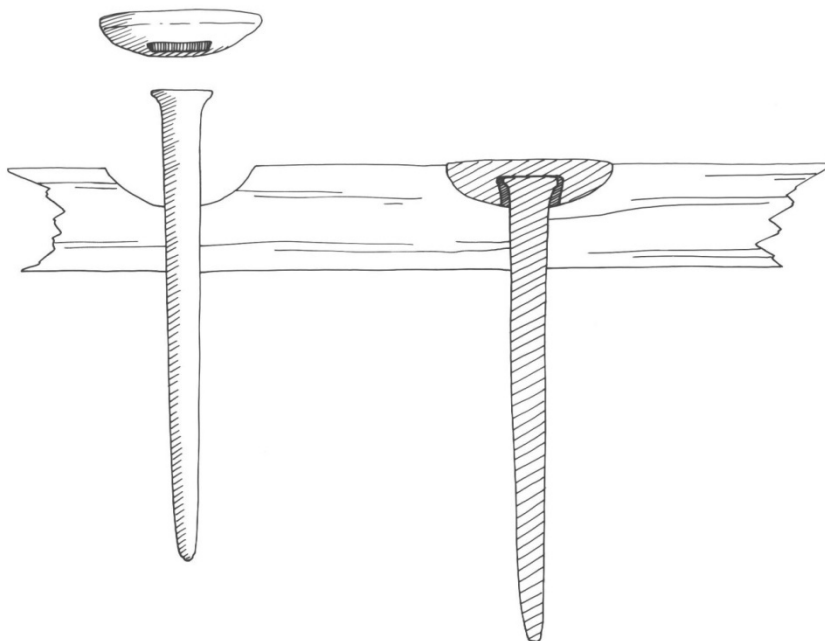


Figure 61. Cache-clous (Photo: R. Chan, Parcs Canada RA17536B. Dessin: C. Piper, Parcs Canada 22m-1w1-2)



Figure 62. Vestiges fauniques (A. Néron)

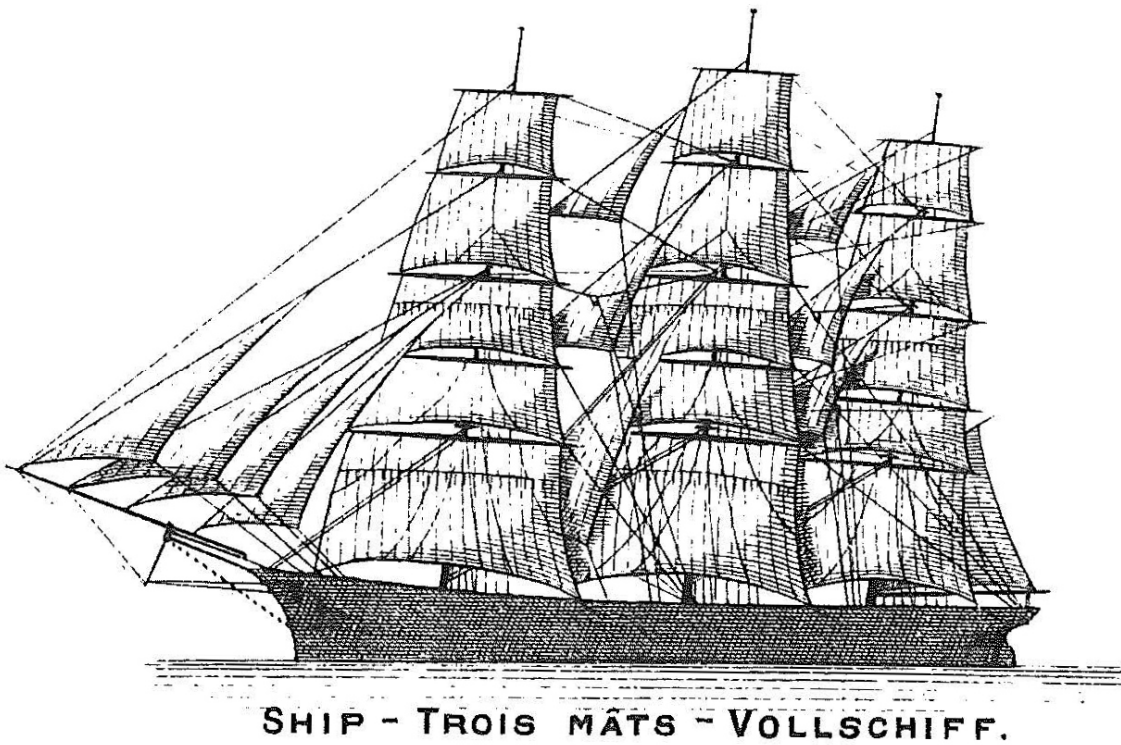


Figure 63. Navire à trois mâts (Paasch 1885: VIII)

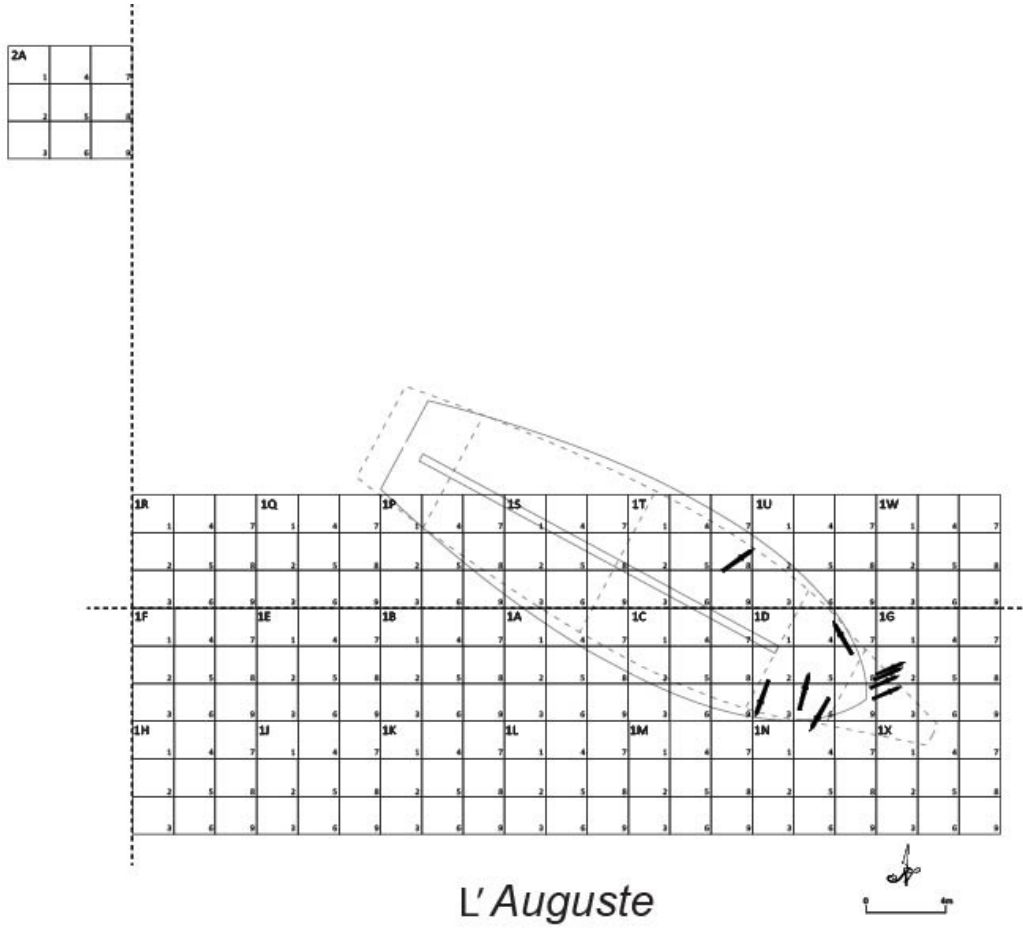


Figure 64. Répartition des canons sur le site de l'Auguste (A. Néron)

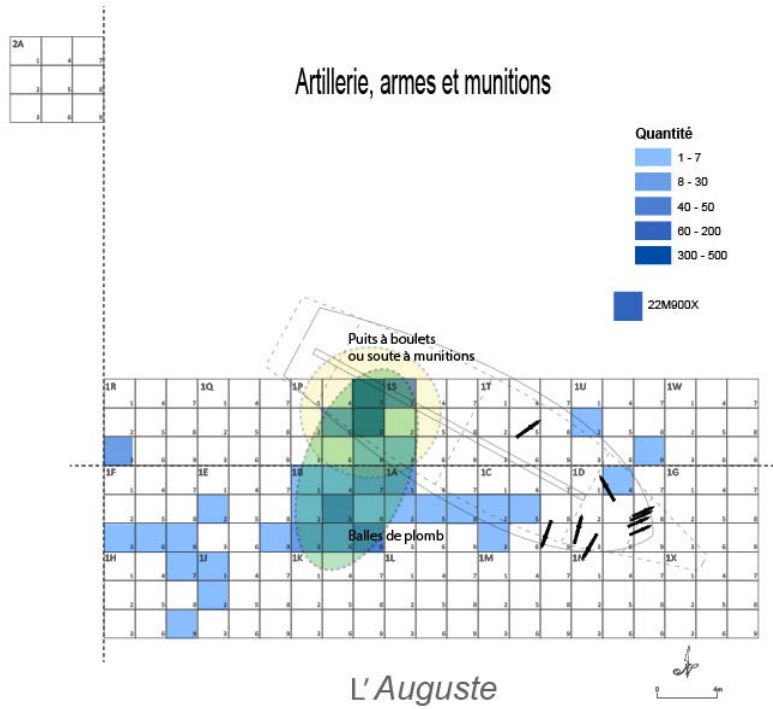
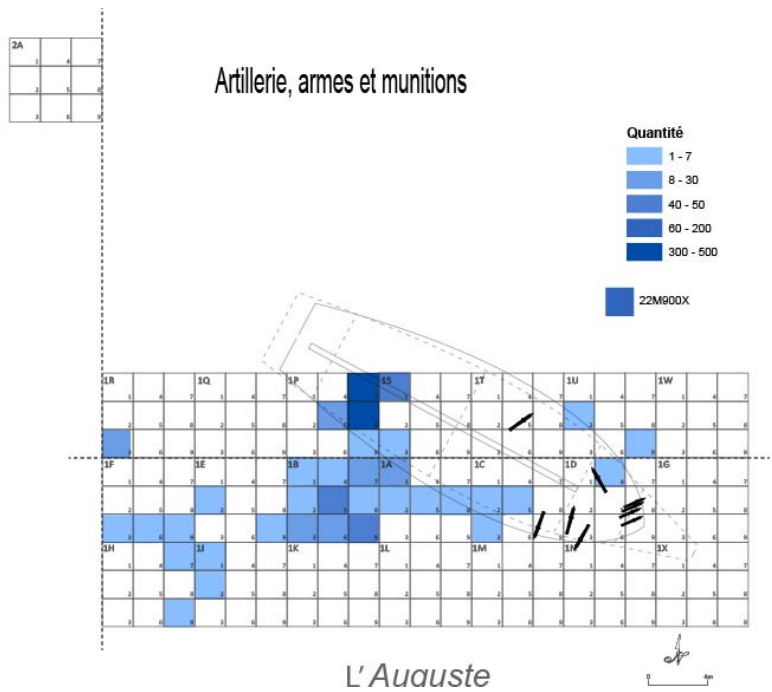


Figure 65. Répartition de l'artillerie, des armes et des munitions sur le site de l'Auguste et concentrations (A. Néron)

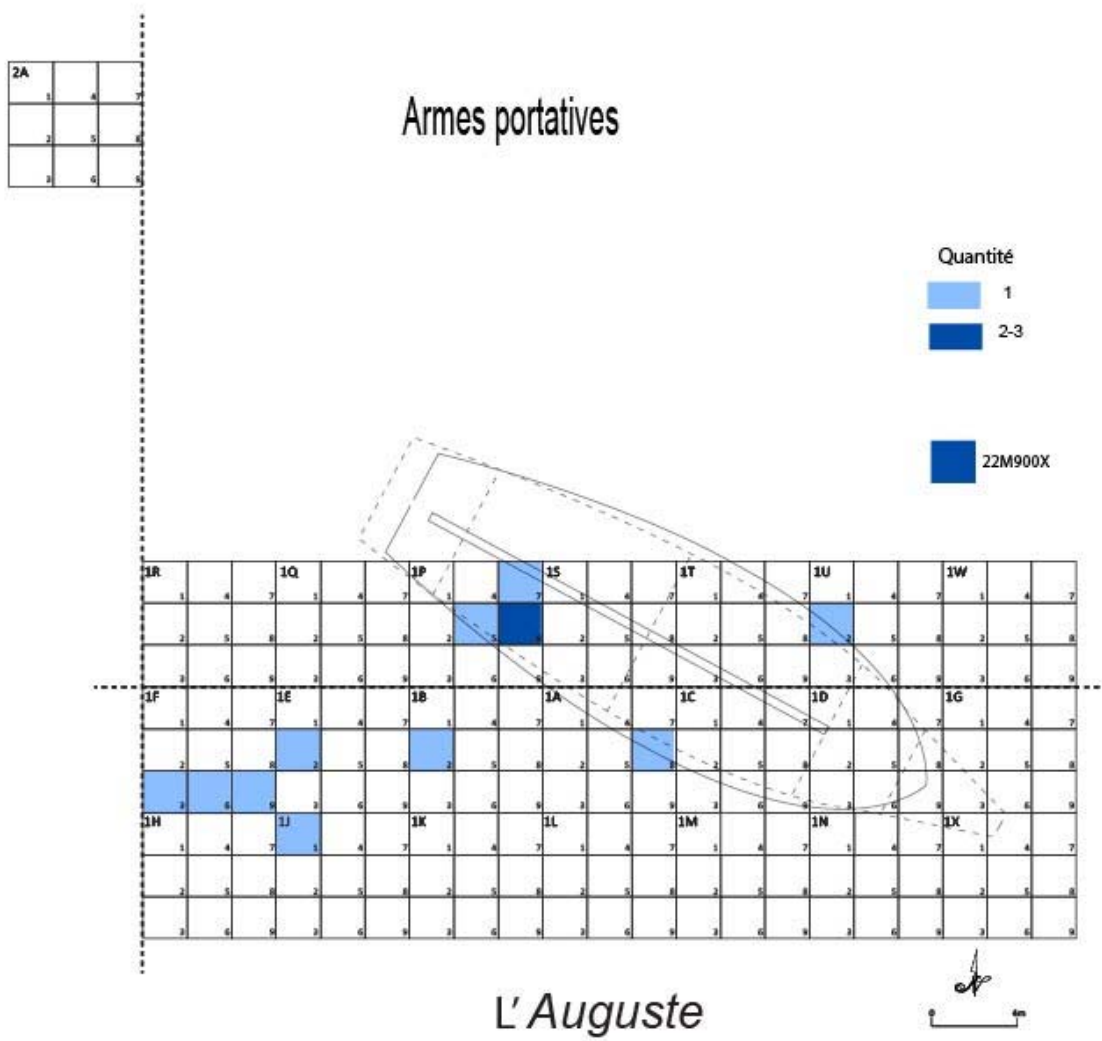


Figure 66. Répartition des armes portatives sur le site de l'Auguste (A. Néron)

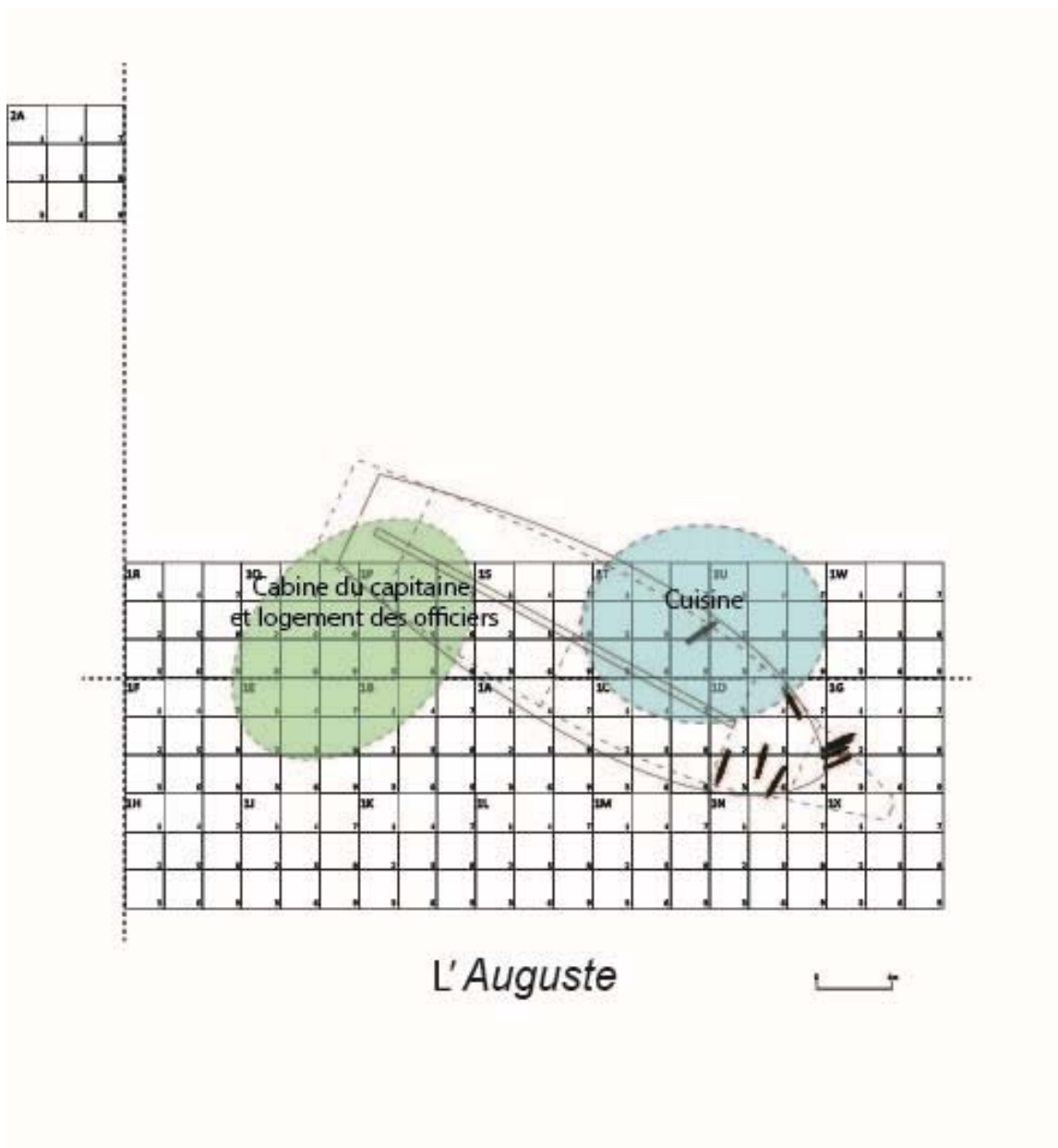


Figure 67. Zone apparente de la cuisine sur le site de l'Auguste (A. Néron)



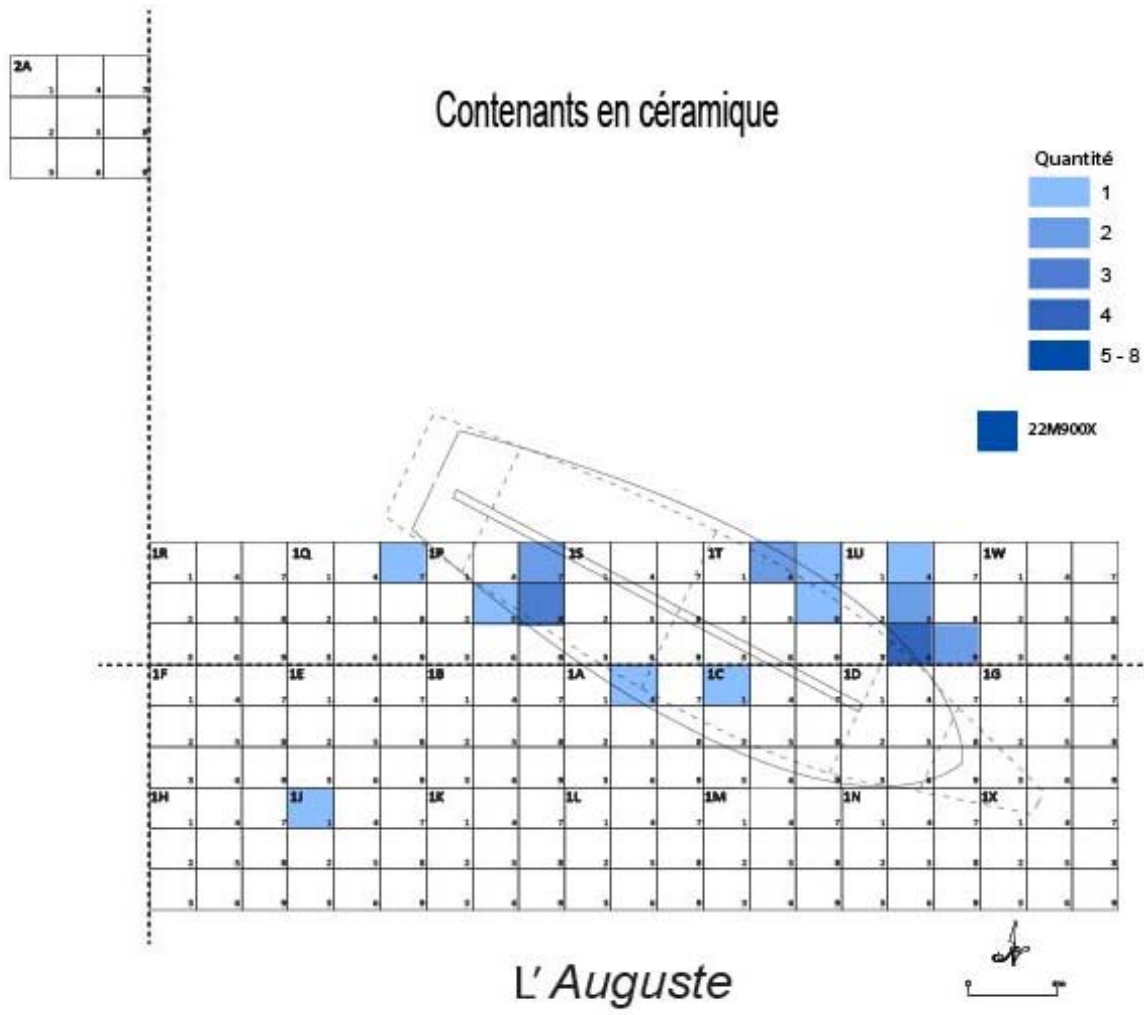


Figure 68. Répartition des fragments céramiques sur le site de l'Auguste (A. Néron)

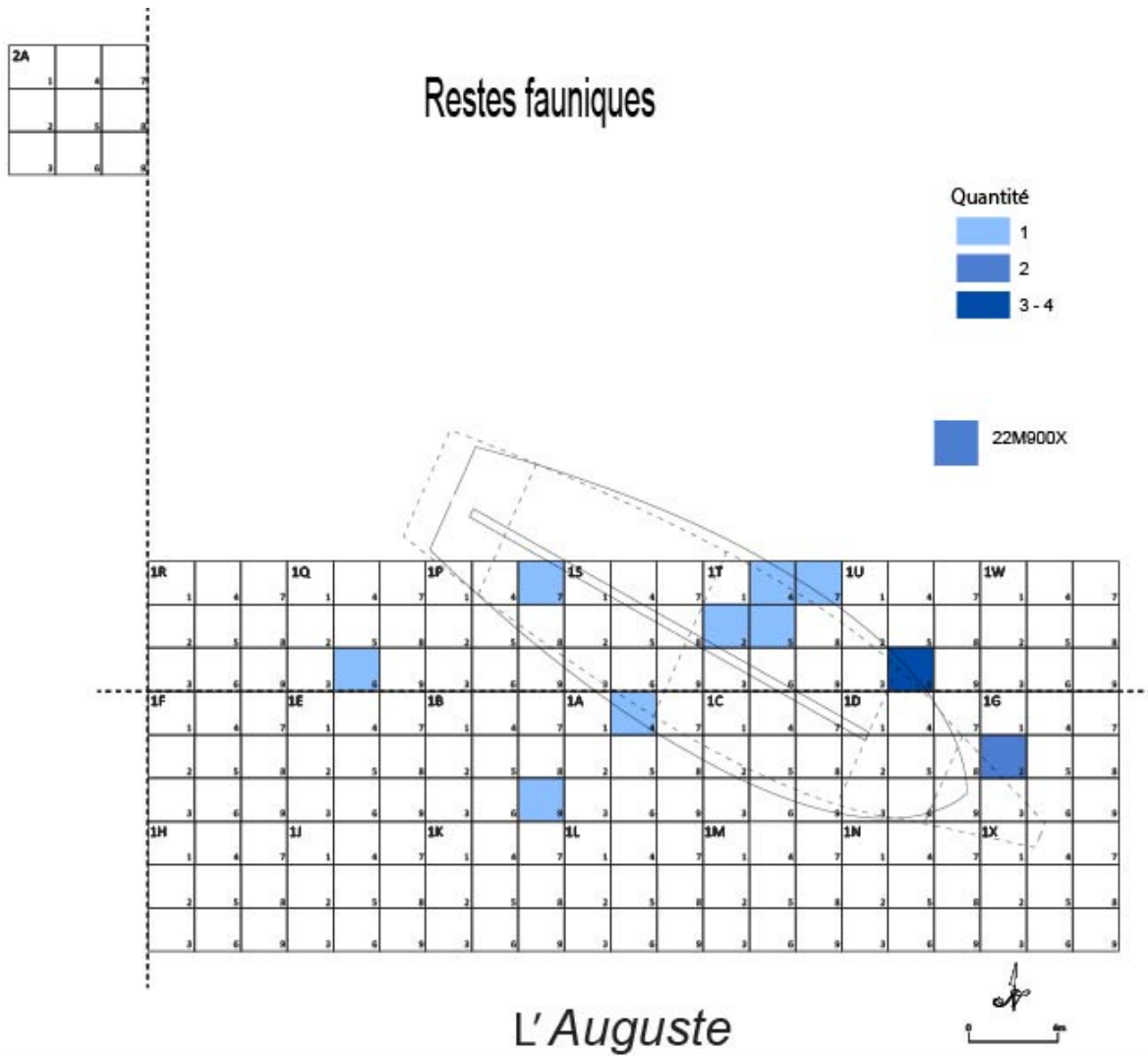


Figure 69. Répartition des vestiges fauniques sur le site de l'Auguste (A. Néron)

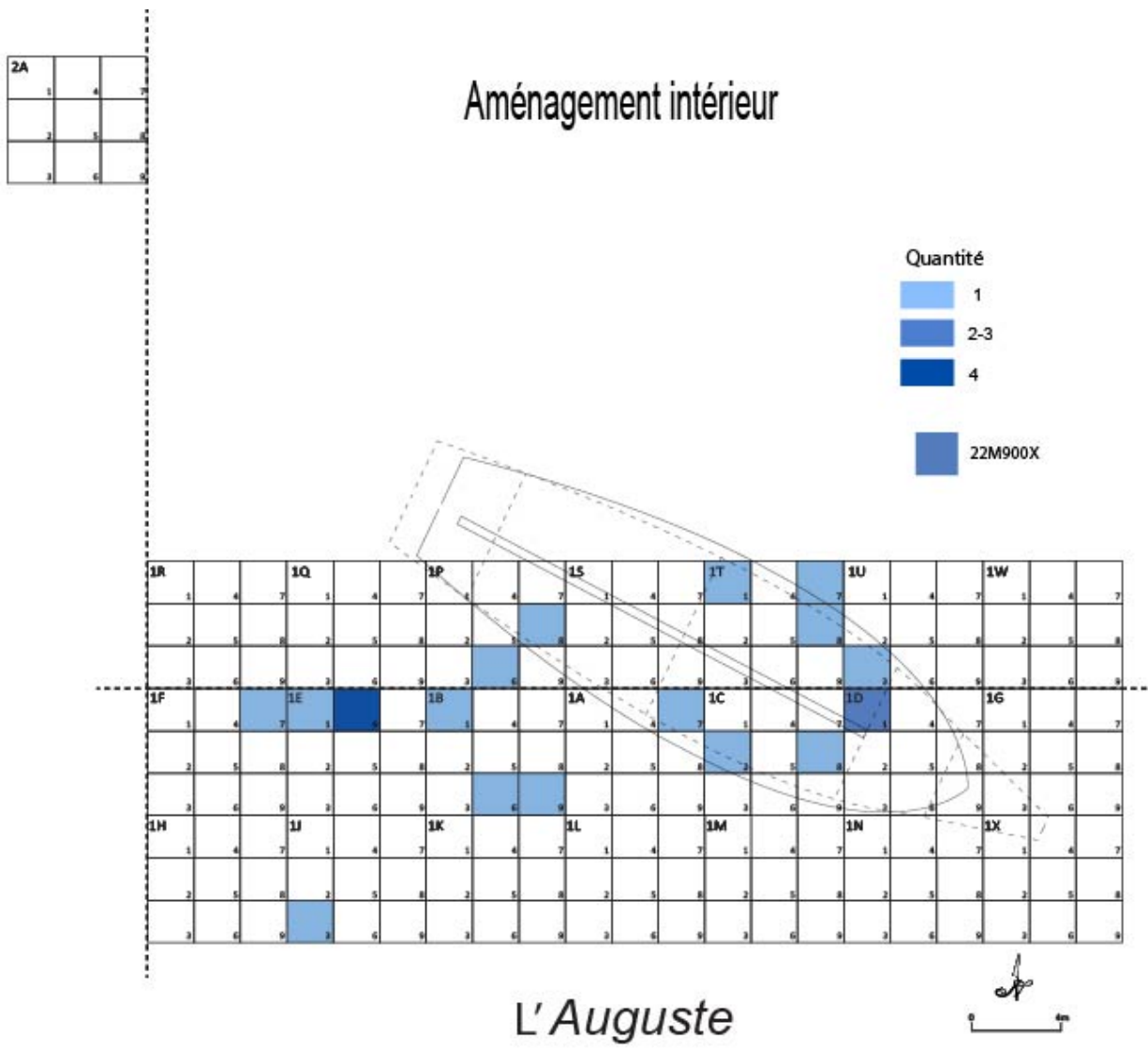


Figure 70. Répartition des artefacts liés à l'aménagement intérieur du navire (A. Néron)

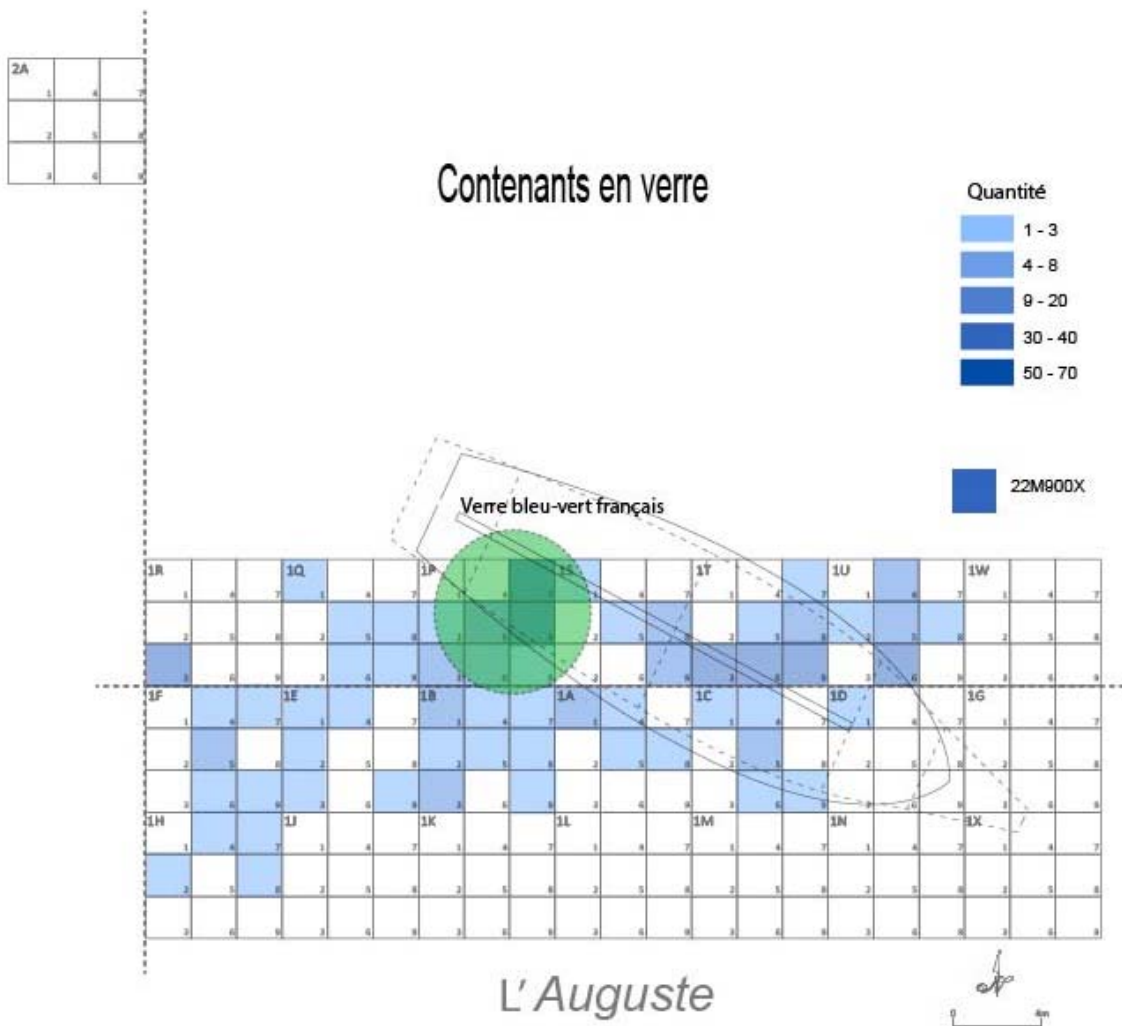


Figure 71. Répartition des fragments de verre bleu-vert français sur le site de l'Auguste (A. Néron)

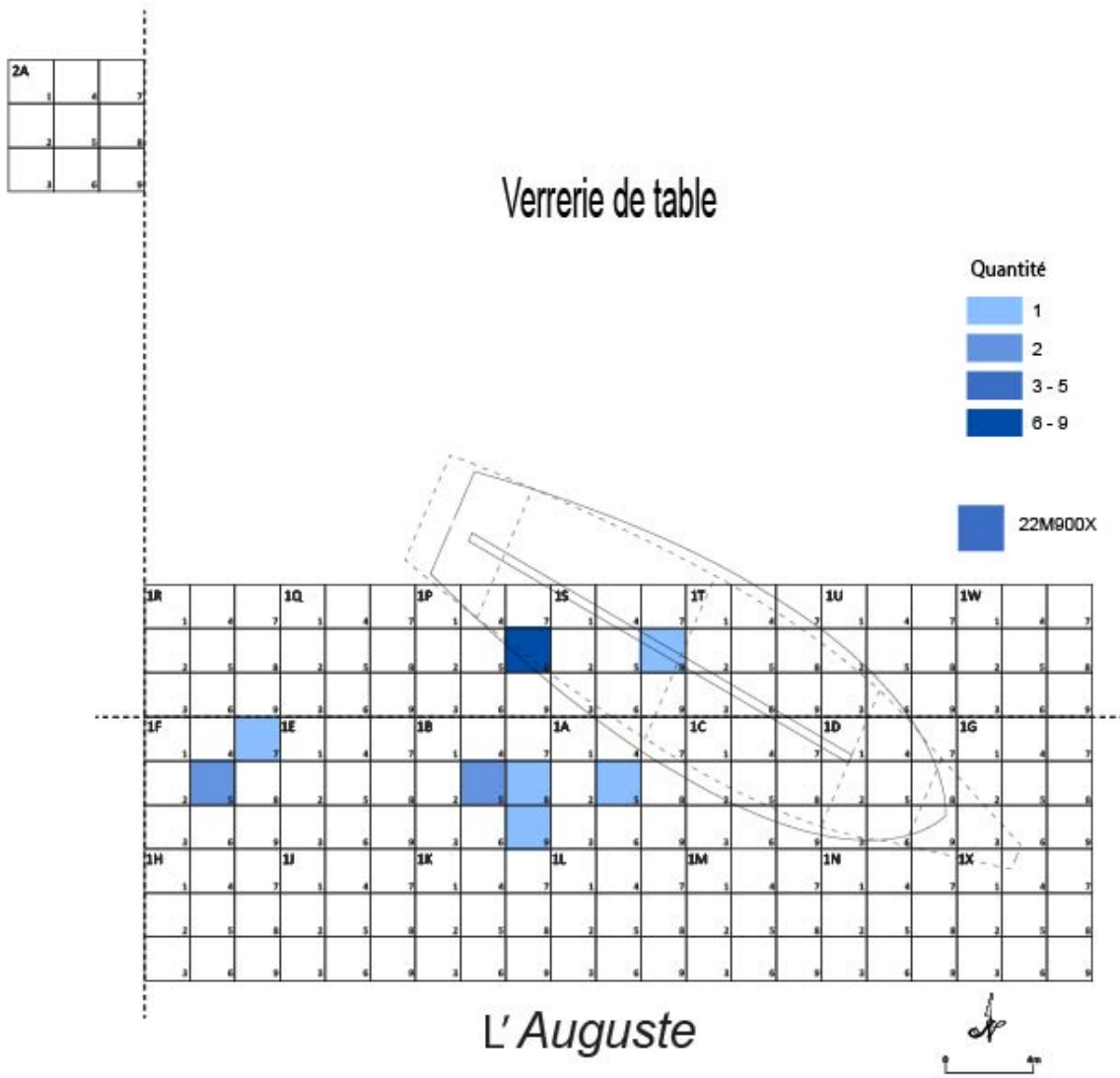


Figure 72. Répartition des fragments de verrerie de table sur le site de l'Auguste (A. Néron)

2A			
1	4	7	
2	5	8	
3	6	9	

## Parties d'épées d'apparat

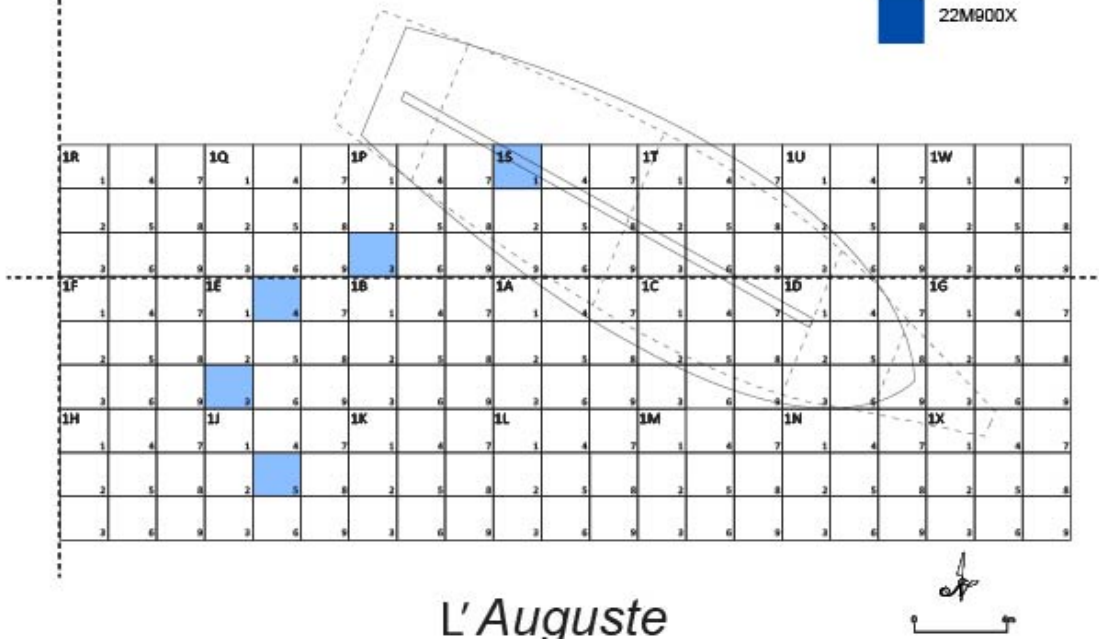
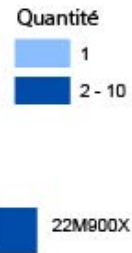


Figure 73. Répartition des parties d'épées d'apparat (A. Néron)

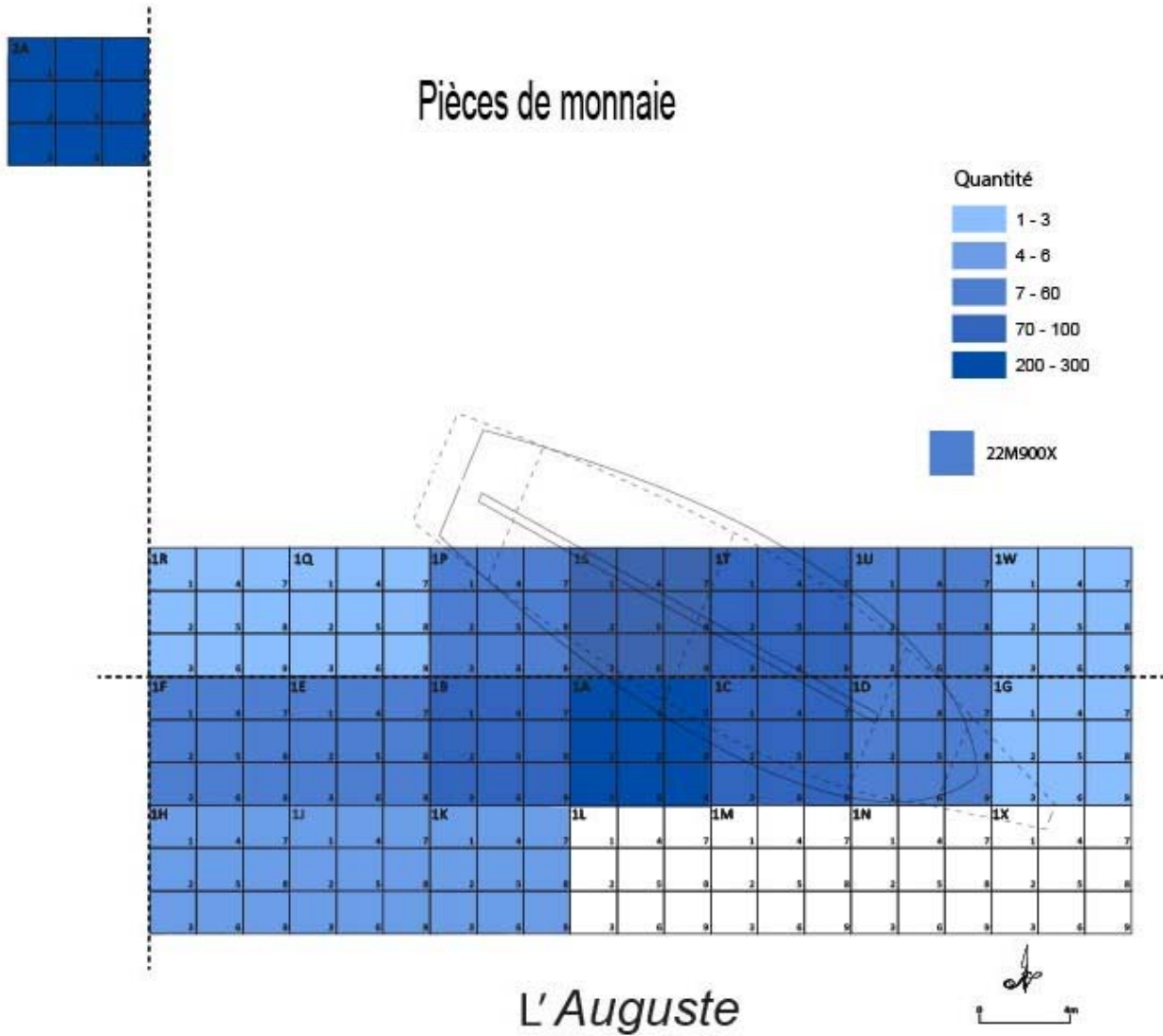


Figure 74. Répartition des pièces de monnaie (par sous-opération) (A. Néron)

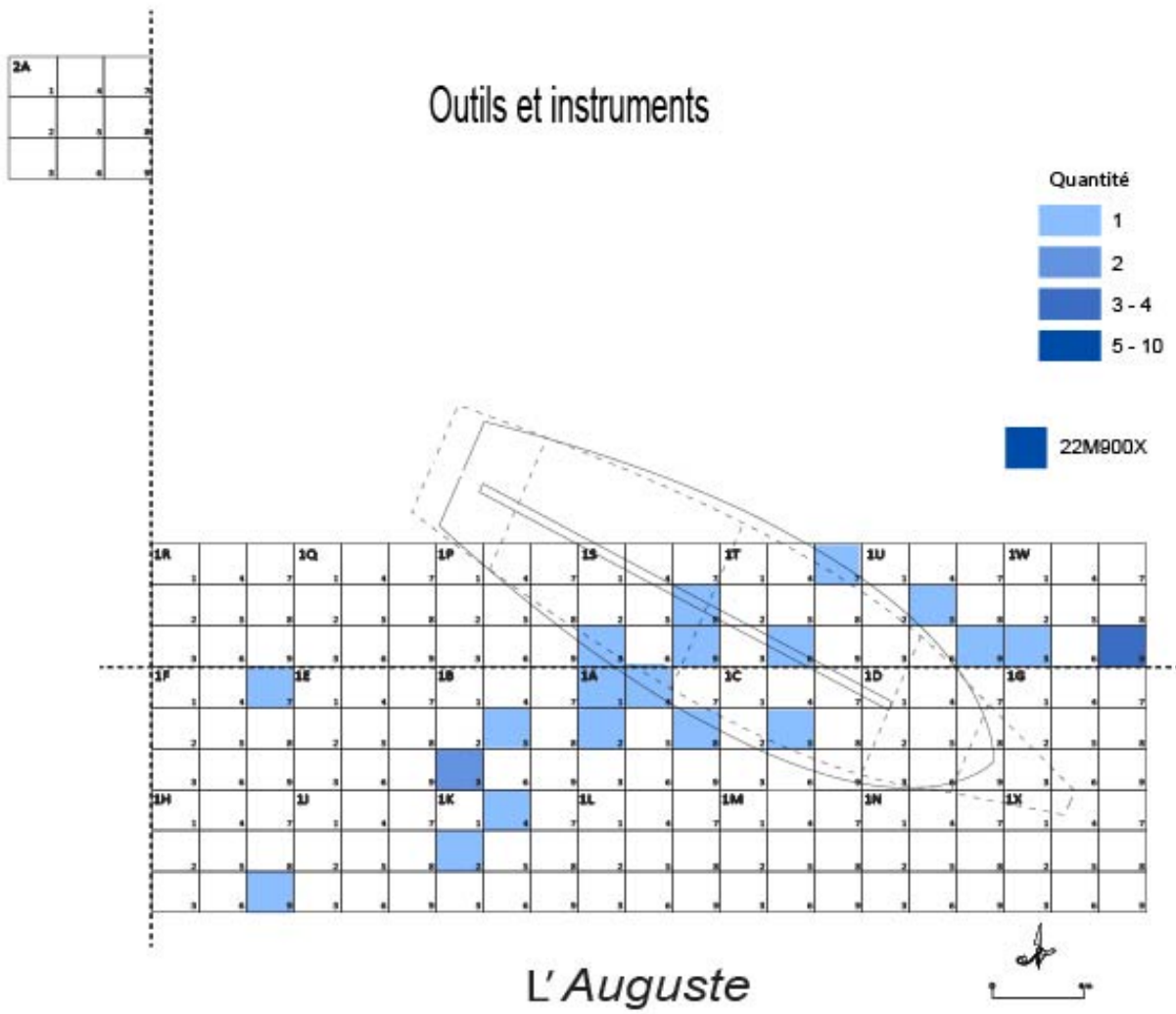


Figure 75. Répartition des outils et des instruments sur le site de l'Auguste (A. Néron)



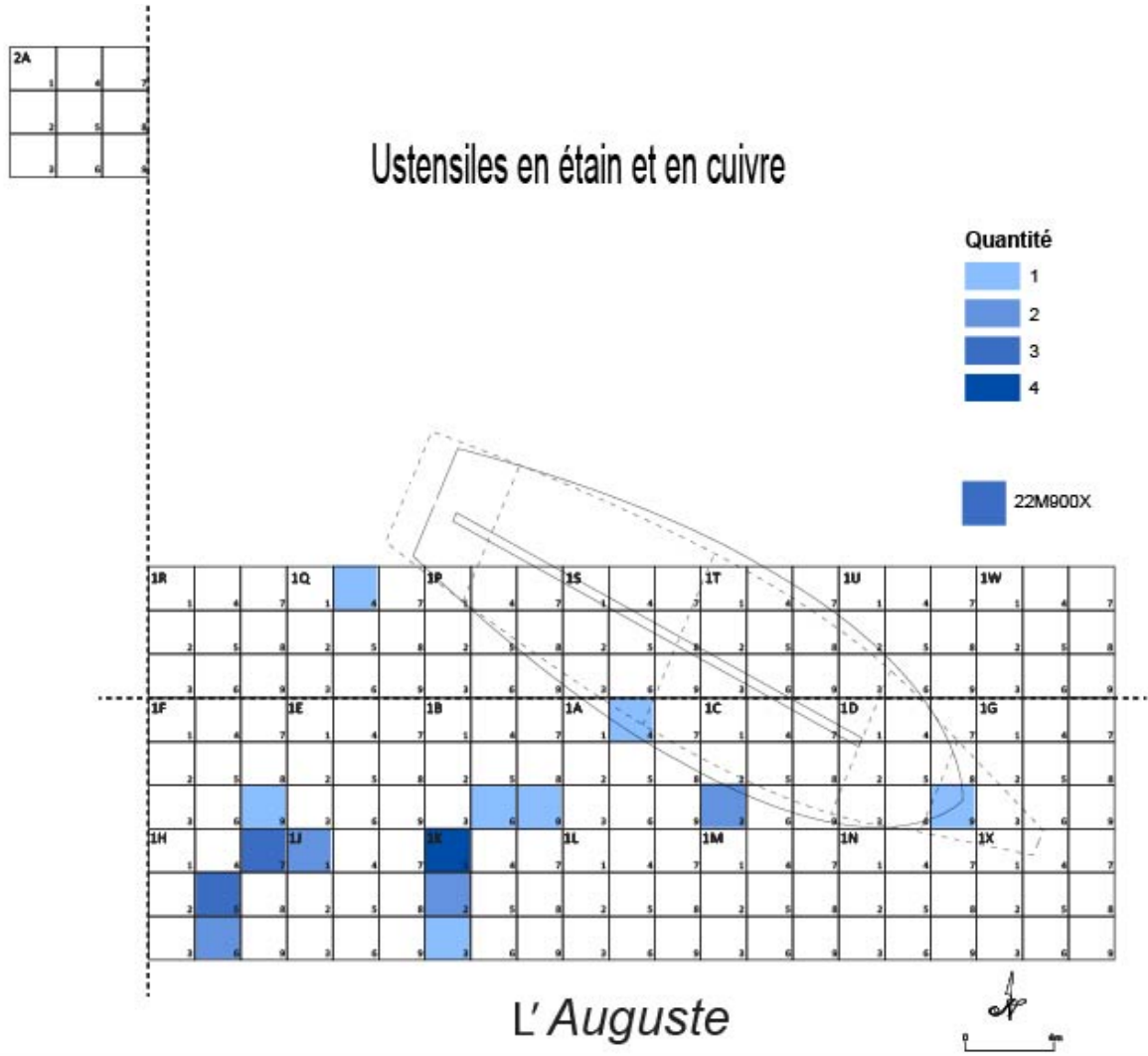


Figure 76. Répartition des ustensiles en étain et en alliage cuivreux sur le site de l'Auguste (A. Néron)

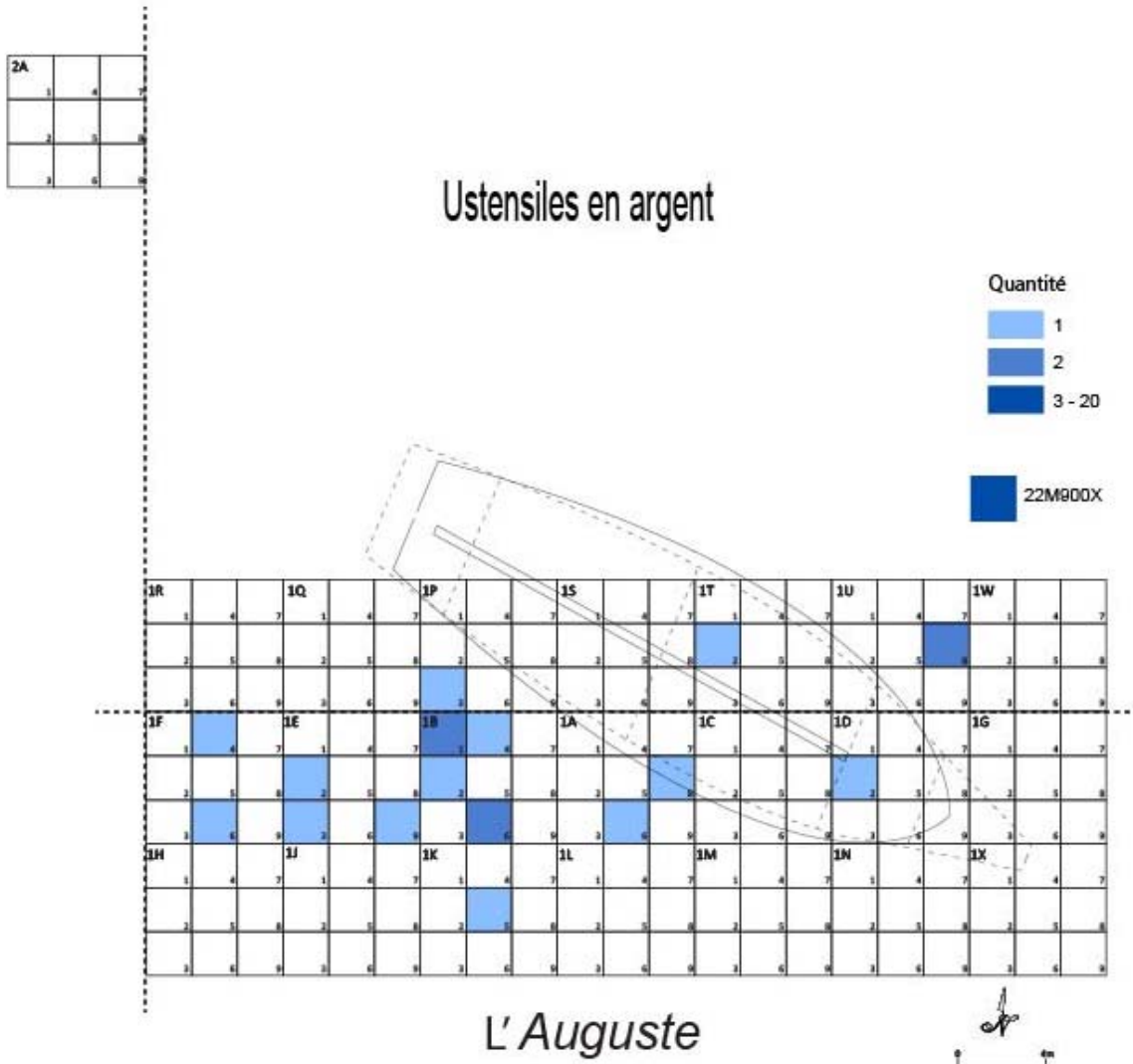


Figure 77. Répartition des ustensiles en argent sur le site de l'Auguste (A. Néron)

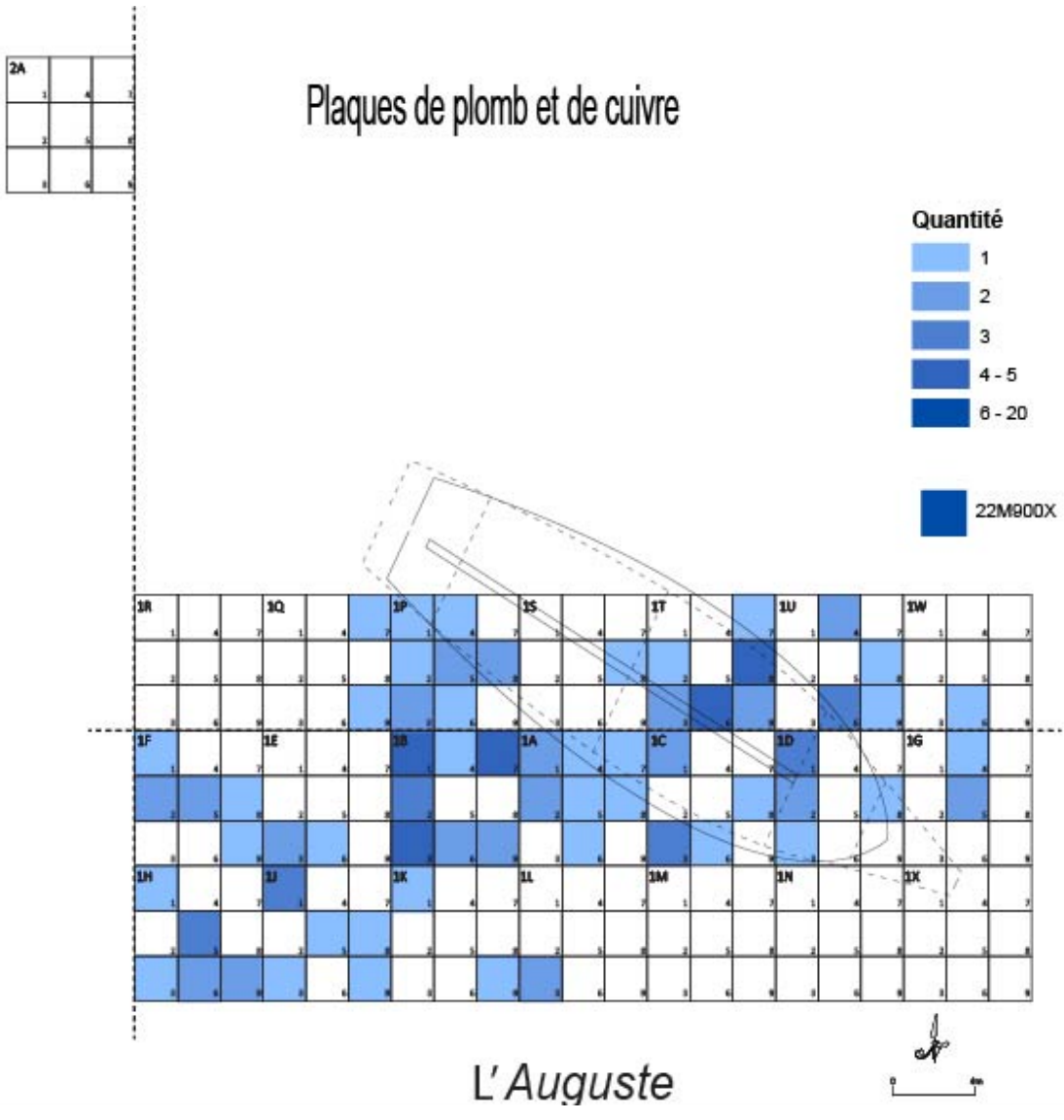


Figure 78. Répartition des plaques en plomb et en cuivre sur le site de l'Auguste (A. Néron)

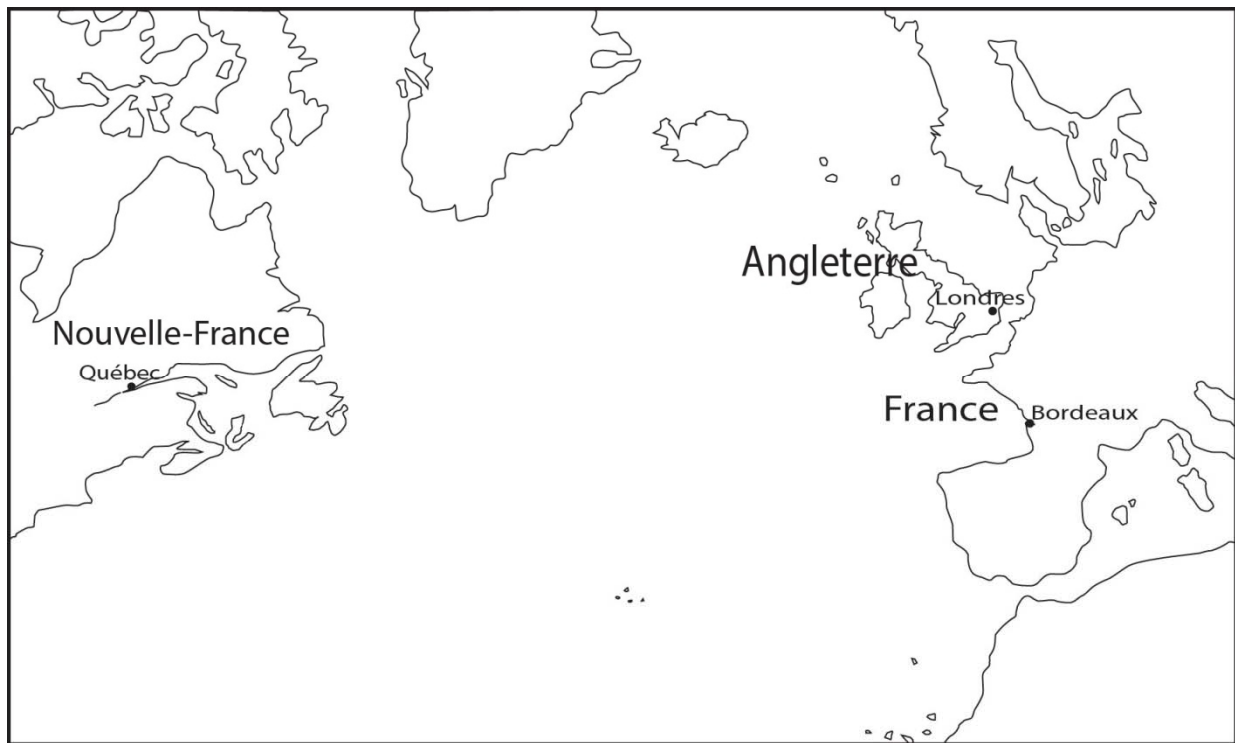


Figure 79. Carte des trois principales provenances des artefacts provenant de l'*Auguste*, soit l'Angleterre, la France et la Nouvelle-France (A. Néron)



Figure 80. Les marques des trois orfèvres de Nouvelle-France se retrouvant sur certains des artefacts: Paul Lambert, Roland Paradis et Joseph Mailloux (Dessins: C. Piper, Parcs Canada 22m1a8-30a, 22m1e3-30a, 22m-900x1-112)



Figure 81. Carte des provenances des pièces de monnaie (A. Néron)

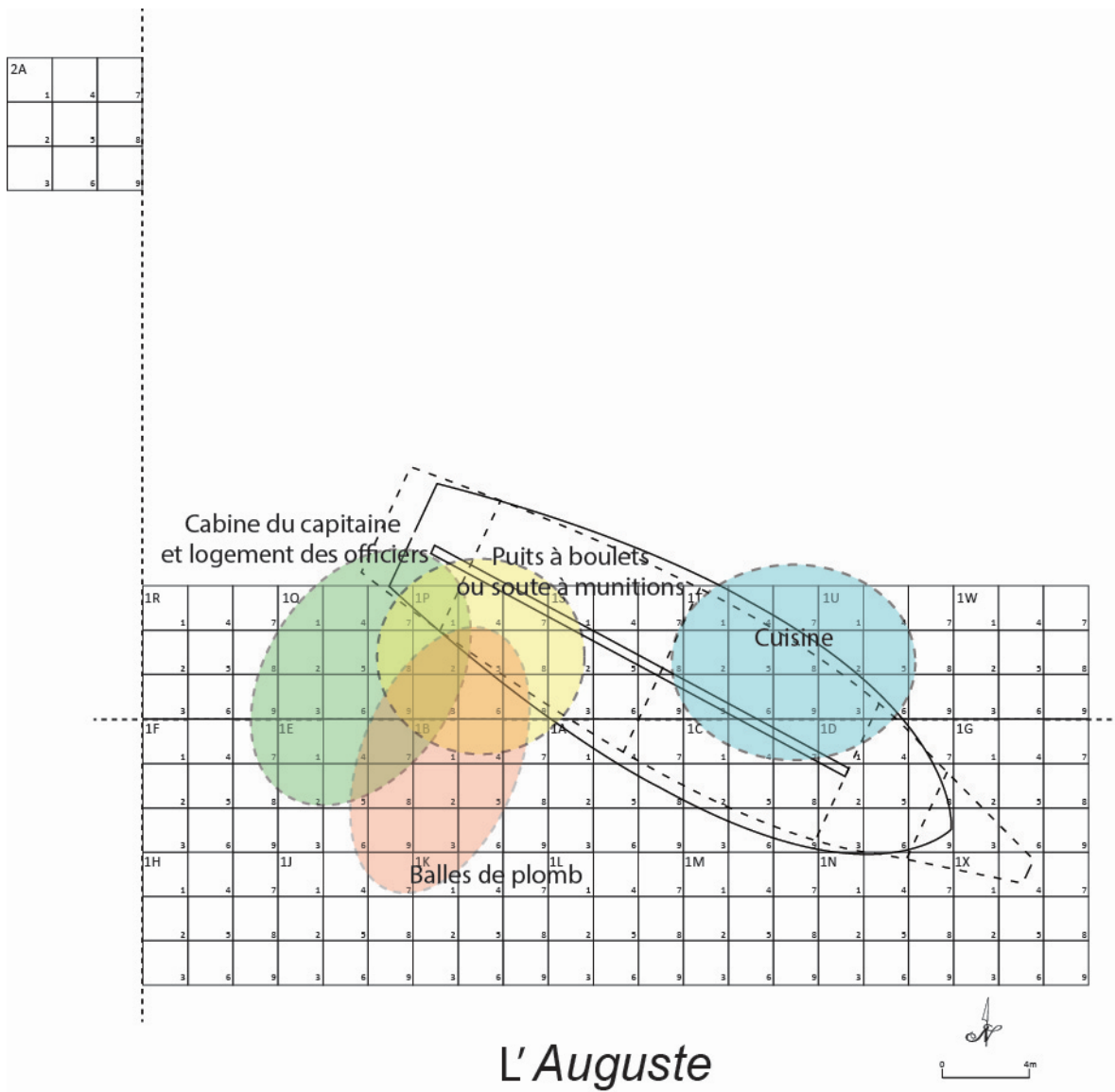


Figure 82. Synthèse des concentrations significatives sur le site de l'Auguste (A. Néron)

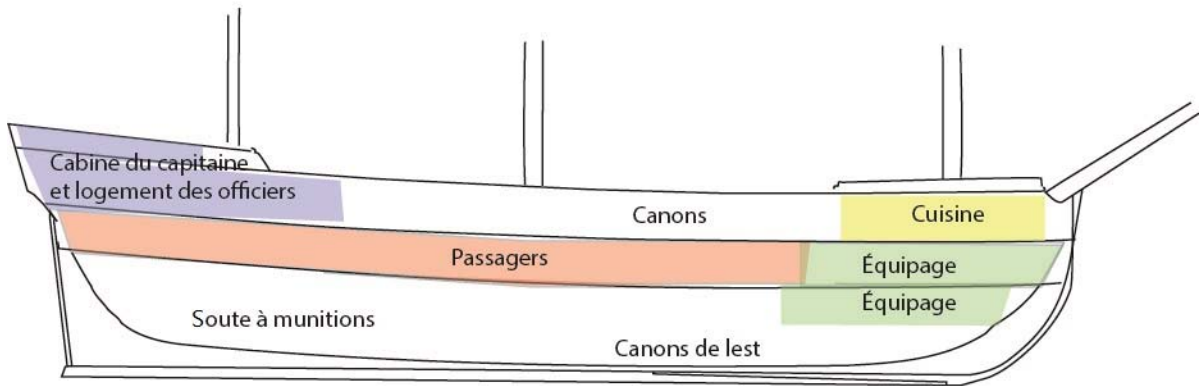


Figure 83. Croquis de l'*Auguste* et les espaces fonctionnels hypothétiques à bord (A. Néron)



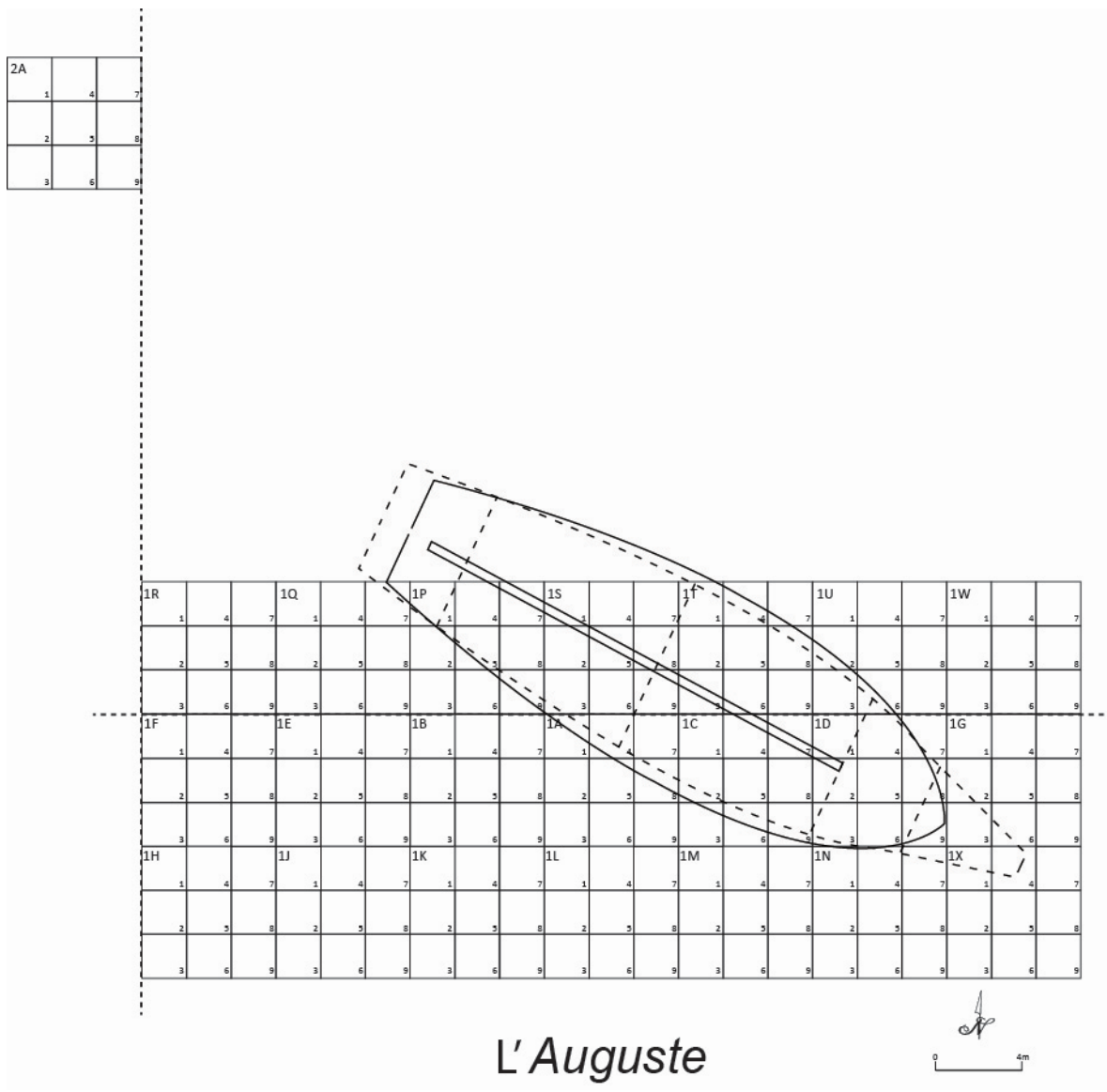


Figure 84. Orientation finale proposée de l'Auguste lors de son naufrage (A. Néron)

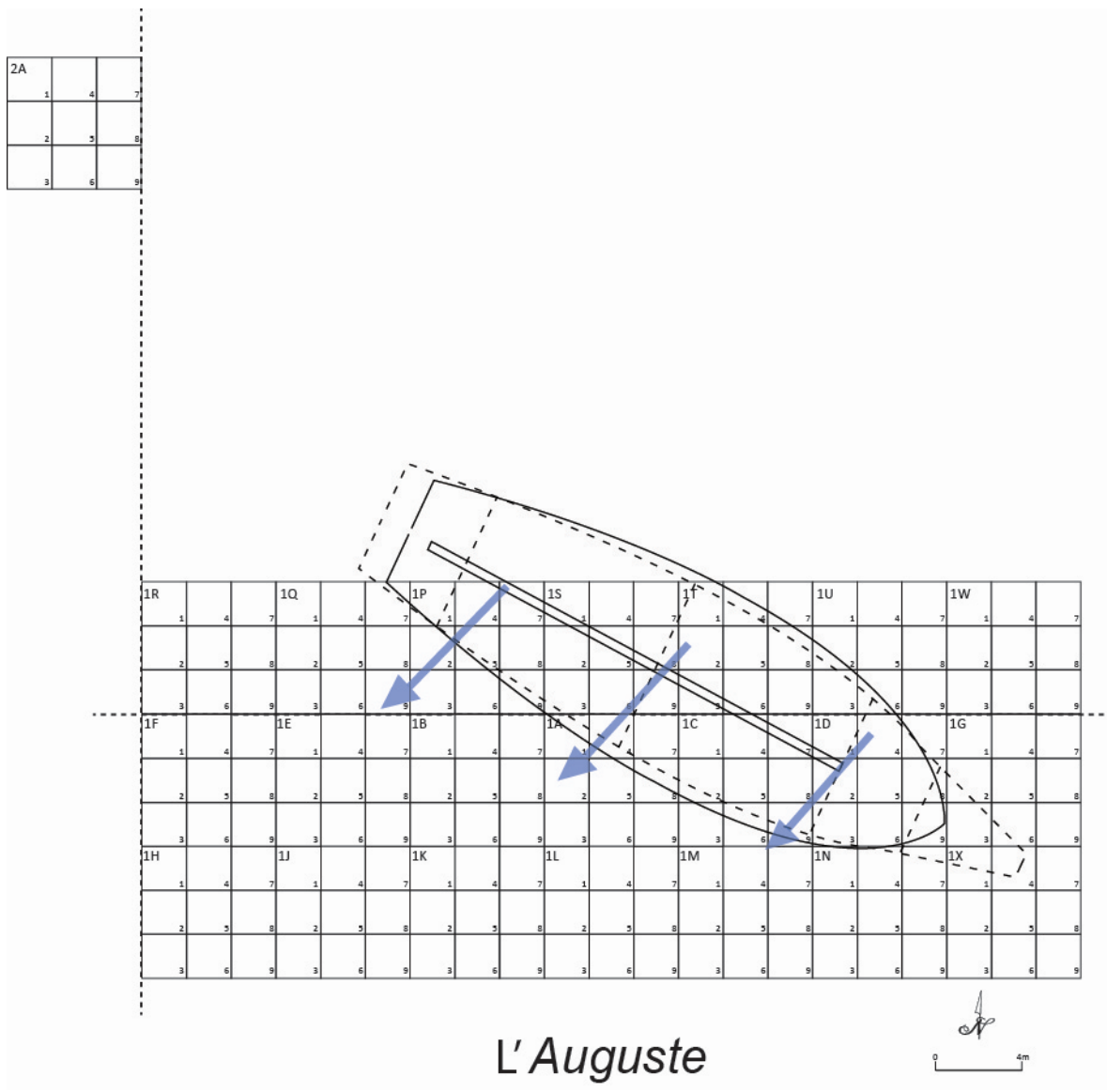


Figure 85. Direction de déplacement du mobilier de l' *Auguste* lors des processus dépositionnels (A. Néron)

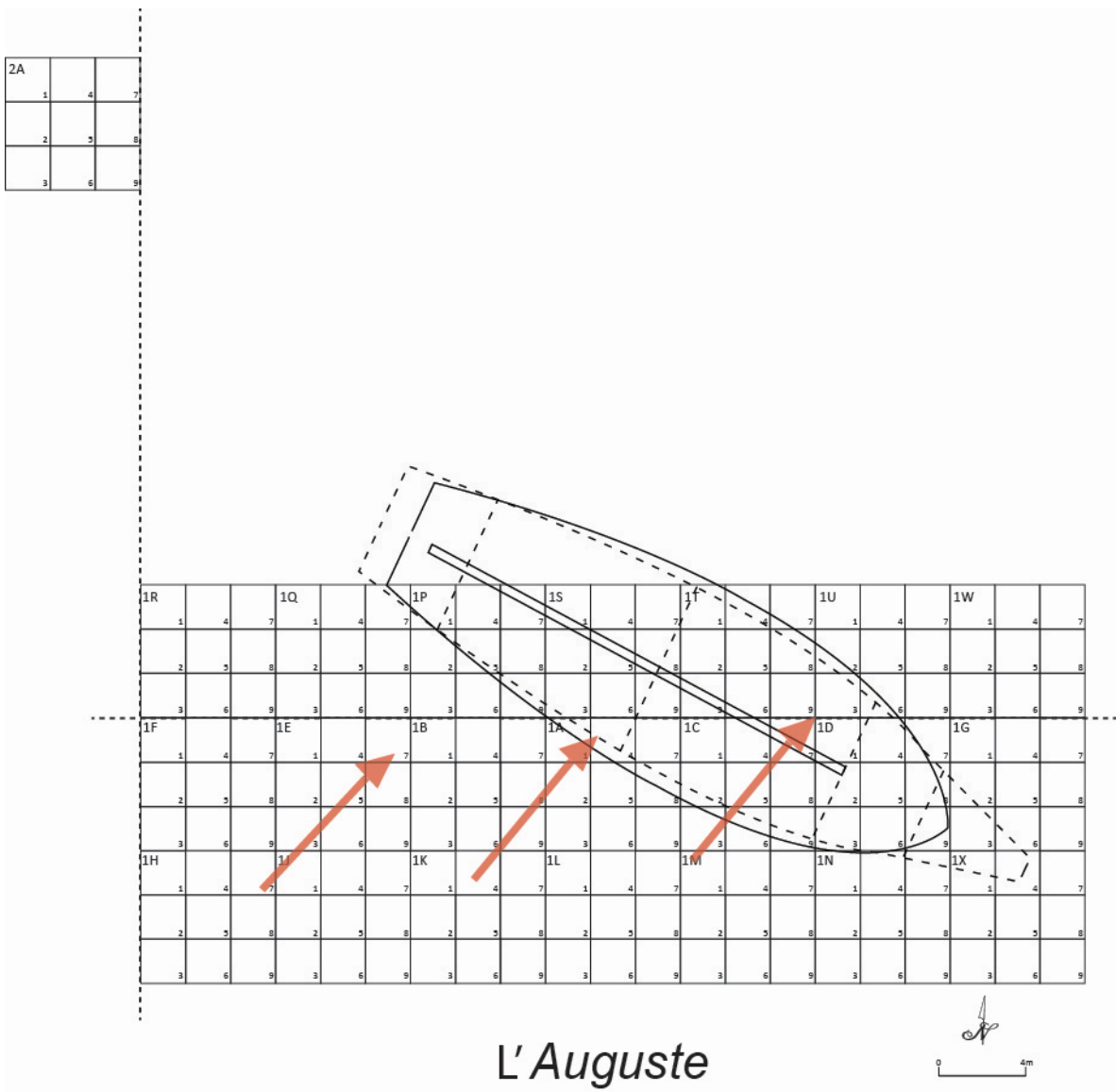


Figure 86. Direction des déplacements lors des processus postdépositionnels du mobilier de l'Auguste (A. Néron)

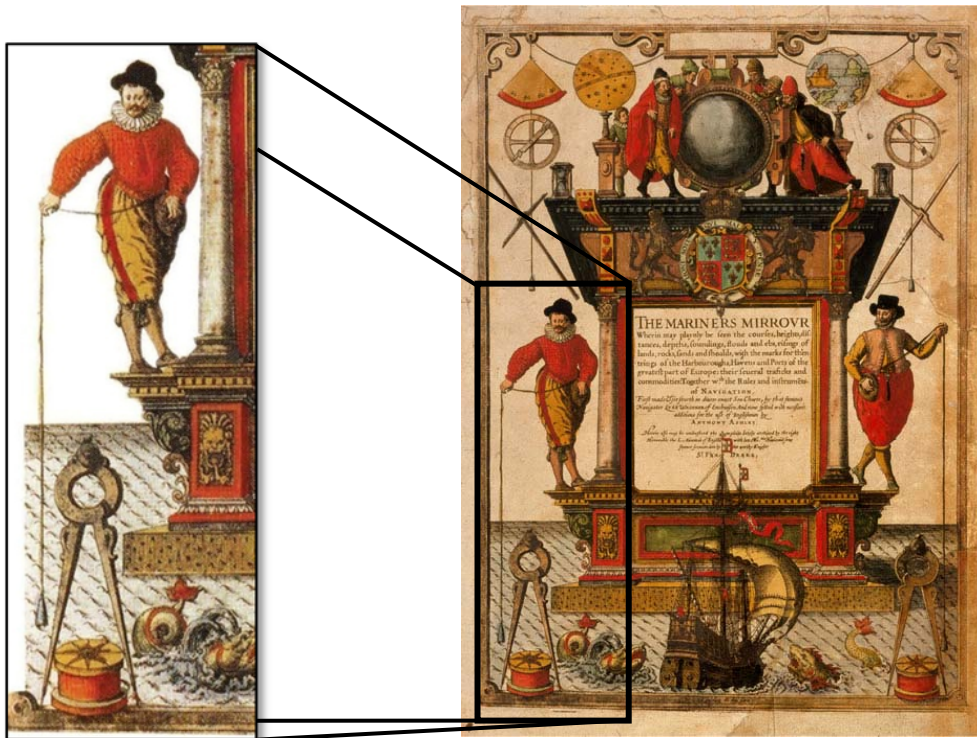
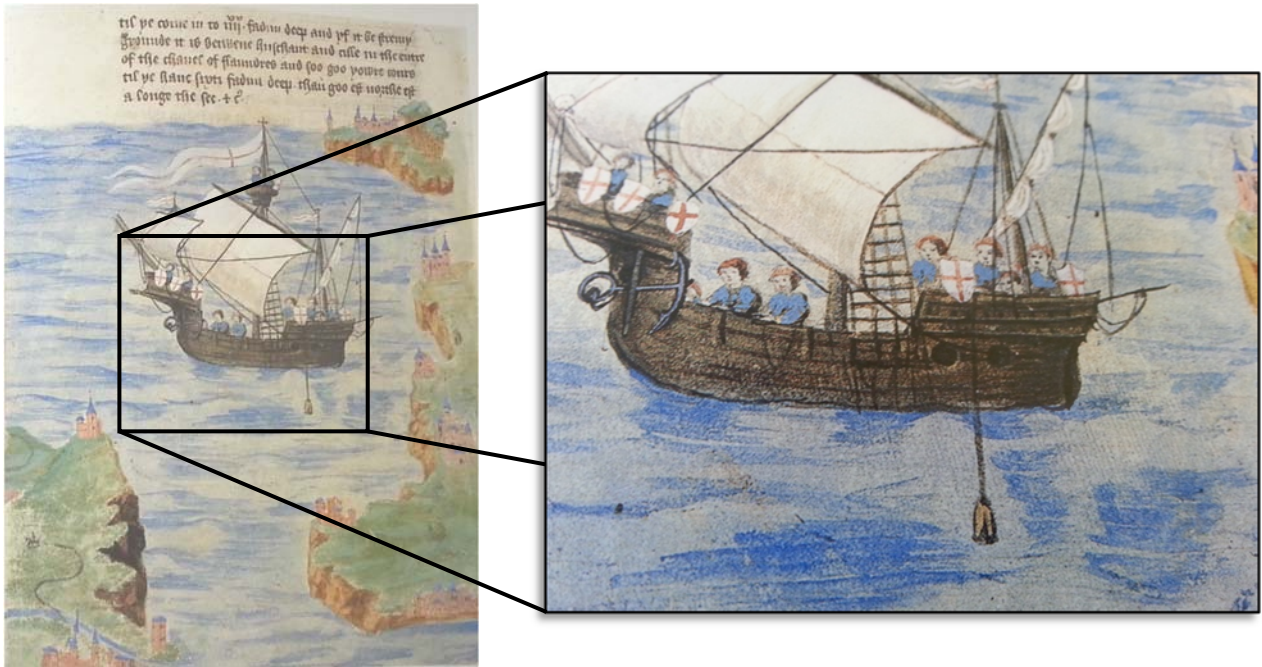


Figure 87. Instruments de navigation dans l'iconographie de documents historiques (Manuscrit d'Hastings vers 1500 dans Le Bot 2005: 103 et *The Mariners Mirror* 1588 dans Veyrat 2005b: 113)



Figure 88. Habits du matelot, du soldat et de l'officier de Marine (Davis 1982 et Parcs Canada 1992 dans Dagneau 2008: 584)



Figure 89. Habits des soldats de terre provenant de différents régiments (Parcs Canada 1990)