

Université de Montréal

**La correspondance transatlantique des *Prize Papers* (1744-1763) :
Famille, commerce et communications en temps de guerre**

Par Philippe Cadieux

Département d'histoire

Mémoire présenté à la Faculté des arts et des sciences
en vue de l'obtention du grade de maître ès arts en histoire, option recherche

Décembre 2015

© Philippe Cadieux, 2015

Université de Montréal
Faculté des Arts et des Sciences

La correspondance transatlantique des *Prize Papers* (1744-1763) :
Famille, commerce et communications en temps de guerre

Présenté par : Philippe Cadieux

A été évalué par

Dominique Deslandres, professeure titulaire et membre du jury

Christian Dessureault, professeur agrégé et président du jury

Thomas Wien, professeur agrégé et directeur de recherche

Résumé

Au cours des années comprises entre 1744 et 1763, le monde atlantique connaît deux guerres majeures. La France et ses colonies américaines sont impliquées dans une lutte acharnée contre l'Empire britannique. Les deux puissances rivales misent alors largement sur la guerre de course. Au-delà des conséquences commerciales et militaires évidentes, la guerre de course perturba aussi les communications transatlantiques. En effet, la prise d'un navire signifiait le plus souvent la perte des lettres qu'il transportait ou, dans le meilleur des cas, leur saisie, interrompant du même coup l'acheminement maritime du courrier. Les archives des *Prize Papers*, conservant des lettres et autres documents saisis par des corsaires britanniques, incarnent bien cette réalité. On y trouve notamment de nombreuses lettres françaises interceptées dans ces circonstances. Considérant que l'intérêt historique de ce fonds d'archives mérite d'être davantage souligné, cette recherche analysera donc certaines de ces correspondances françaises trouvées au sein des *Prize Papers*. À travers celles-ci, nous tenterons de reconstituer le système de communication transatlantique français et de ses acteurs en temps de guerre. Nous nous pencherons d'abord sur l'histoire de la constitution de ce fonds d'archives bien particulier, avant de présenter les pratiques de communication employées par les correspondants transatlantiques et les façons dont la guerre a pu les affecter. Il sera ensuite question des informations elles-mêmes qui furent véhiculées dans ce contexte si difficile.

Mots-clés : Atlantique français ; commerce ; communications transatlantiques ; épistolarité ; famille ; guerre de course ; *Prize Papers*.

Abstract

Between 1744 and 1763, two major wars shook the Atlantic world. France and her colonies struggled against the British empire. Both belligerents made considerable use of privateers. Beyond its obvious commercial and military consequences, this form of maritime warfare disrupted transatlantic communications. The letters carried by a prize were often lost or, at best, were confiscated, interrupting postal communications. The *Prize Papers* archives, which contain letters and other documents confiscated by British privateers, embody this reality. The collection includes numerous intercepted French letters. Many of them will be analyzed here, by way of showing the potential of this collection for the study of the French transatlantic communications system and its main actors in wartime. The constitution of this very special archive is presented first. Correspondents' transatlantic communications practices as they evolved in wartime are analyzed next. Finally, the types of information transmitted in this difficult context are the subject of the last part of the thesis.

Key words : French Atlantic ; colonial trade ; transatlantic communications ; epistolarity ; family ; privateering ; *Prize Papers*.

Contenu

Résumé	i
Abstract	ii
Liste des tableaux	v
Liste des abréviations	vi
Remerciements	vii
Introduction	1
1. Esquisse d'un sujet	3
1.1 Le cadre historiographique	3
L'historiographie marchande.....	3
L'historiographie postale.....	5
L'histoire atlantique et les communications transatlantiques.....	7
L'épistolaire comme objet d'étude historique.....	12
1.2 Problématique.....	16
1.3 La source étudiée.....	16
La rareté des documents intimes	17
Les <i>Prize Papers</i>	19
La guerre de course	22
1.4 Méthodologie.....	25
2. Les communications transatlantiques.....	30
Introduction : L'histoire du <i>Rochefort</i> et de son capitaine	30
2.1 Les pratiques de communication	34
Les intermédiaires	35
Les duplicatas et les résumés.....	43
Les calendriers de navigation	46
Les délais de communication	48
2.2 L'impact de la guerre.....	54
Aperçu général de la navigation en temps de guerre.....	54
Le nombre de prises.....	56

La perturbation des communications.....	57
Le courrier intercepté	60
Conclusion.....	61
3. Les informations échangées en temps de guerre	63
Introduction : L’histoire de l’ <i>Outarde</i> et de ses lettres.....	63
3.1 La famille en temps de guerre	66
Les références à la guerre.....	66
L’angoisse de la séparation	70
Le déséquilibre entre la vie et la mort	73
La vie continue	75
3.2 Le commerce en temps de guerre.....	80
La situation des marchés et du commerce.....	80
Les difficultés liées au recrutement de l’équipage	84
L’inquiétude accrue pour la navigation.....	88
Conclusion.....	94
Conclusion générale	96
Annexe : Tableau des prises transportant les lettres étudiées.....	100
Bibliographie.....	102
Sources primaires	102
Monographies et ouvrages spécialisés.....	102
Articles de périodiques.....	105
Chapitres de livres	106

Liste des tableaux

Tableau 1 : Principales provenances des lettres étudiées	29
Tableau 2 : Principales destinations des lettres étudiées	29

Liste des abréviations

BAC : Bibliothèque et Archives Canada

HCA : High Court of Admiralty

Remerciements

Je tire une immense fierté d'avoir enfin terminé ce mémoire, fruit de nombreux efforts. Toutefois, une recherche de cette ampleur ne saurait se réaliser sans l'apport inestimable de certaines personnes que je tiens ici à remercier.

J'aimerais tout d'abord remercier M. Thomas Wien, mon directeur de recherche. J'ose croire que ses commentaires et sa supervision ont fait de moi un véritable historien. Ce travail n'aurait jamais pu être effectué sans sa direction, de laquelle j'espère m'être montré digne.

Du même souffle, j'en profite pour souligner l'aide précieuse accordée par le Groupe d'Histoire de l'Atlantique français.

Un grand merci aussi à Mme Dominique Deslandres, dont les conseils et les suggestions de lecture m'ont été fort utiles lors de la rédaction.

Je tiens encore à remercier ma famille, elle qui s'apprête à vivre à sa façon cette séparation transatlantique intrinsèque à cette étude. Merci de m'avoir offert un soutien inestimable tout au long de mes études; un support certes matériel, mais avant tout intellectuel et affectif.

Enfin, je souhaite remercier ma douce, ma partenaire, ma correspondante, Anick, dont la patience a parfois été mise à rude épreuve au cours de cette longue dissertation. Merci, mon amour, d'avoir cru en moi et d'avoir pris le temps d'écouter toutes mes histoires.

À Florent

Introduction

« The medium is the message¹ » lançait Marshall McLuhan en 1964, dans une phrase tellement célèbre qu'elle en est pratiquement devenue un slogan. Si ce commentaire visait essentiellement la télévision, l'auteur évoquait aussi l'imprimerie, le télégraphe, le téléphone et la radio comme autant d'innovations technologiques dans le domaine des communications ayant eu un impact direct sur la conscience des individus et le développement des sociétés. Le support du message serait donc plus important que son contenu, celui-ci étant d'ailleurs largement influencé et déterminé par le médium en question. C'est-à-dire que le système de communications en place à une époque donnée laisserait des traces sur les messages qu'il transporte.

Cette affirmation, toute controversée qu'elle fut, souligne l'importance du changement technologique dans le domaine des communications, processus qui n'a fait que s'accélérer depuis l'avènement du « village global » de McLuhan. De nos jours, les informations circulent de façon quasi instantanée, partout dans le monde, ce qui nécessite des réactions sans cesse plus rapides de la part des personnes. Ce bouleversement entraîne à son tour des répercussions sociales sur le rapport au temps, sans parler du rapport à l'histoire. Inévitablement, les normes sociales et individuelles relatives à l'attente et à la patience sont transformées en profondeur par l'accélération des communications.

Non seulement les informations circulent-elles toujours plus rapidement, mais aussi leur quantité est-elle toujours plus importante. Cette instantanéité et cette facilité des communications changent d'ailleurs la valeur accordée aux informations elles-mêmes, alors qu'une simple phrase anodine peut être diffusée dans le monde entier en quelques secondes. L'expression veut que les choses rares soient les meilleures; en ce sens, l'augmentation significative du volume d'informations émises s'accompagne nécessairement d'une certaine baisse de qualité.

Cette relation entre les technologies et les communications s'applique aussi aux systèmes d'informations plus anciens. Par exemple, lorsqu'on étudie, depuis notre XXI^e siècle, le monde atlantique de l'époque coloniale, c'est évidemment la lenteur des communications qui saute aux yeux, ainsi que la quantité restreinte des informations transmises d'un continent à l'autre. Ces traits du système des communications définissaient bien sûr les attentes des contemporains. Comme le dit l'historien Ian Steele, « the speed of [...] Atlantic communications could be good,

¹ Marshall McLuhan, *Understanding Media : The Extensions of Man*, Toronto, McGraw-Hill, 1964, 364p.

bad, or indifferent². » Mais les correspondants transatlantiques de l'époque – presque tous des Européens ou leurs descendants créoles – n'étaient-ils pas d'autant plus sensibles aux aléas des communications que l'information véhiculée était rare et précieuse?

Parmi ces aléas, la guerre maritime a dû figurer en tête de liste, même avant les tempêtes. Guerre qui perturbait les communications, réduisant la fréquence des liaisons, retardant les départs en fonction des convois, voire les empêchant lorsqu'il s'agissait de blocus réels ou appréhendés. Cette guerre, enfin, qui au XVIII^e siècle notamment, se faisait souvent par corsaires interposés, exposant les navires et leurs cargaisons, dont les lettres, au danger d'être pris par l'ennemi.

La guerre et ses dangers forment le cadre de ce mémoire, qui explorera le système de communications transatlantiques français au cours des deux grands conflits du milieu du XVIII^e siècle, la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748, 1744-1748 dans sa phase coloniale) et la guerre de Sept Ans (1756-1763, débutant en 1754 en Amérique). Fait saisissant, c'est cette même guerre maritime qui fournit notre source principale. Plutôt inconnue et délaissée par les historiens, cette source provient du fonds d'archives des *Prize Papers* (fonds HCA 32 des Archives Nationales britanniques), au sein duquel nous avons pu récupérer plus d'une centaine de lettres, toutes écrites entre 1744 et 1763. Au cours de cette période, de nombreux navires français furent capturés par des corsaires britanniques. Les documents, comme les lettres, trouvés et saisis sur ces vaisseaux furent ensuite conservés dans ce fonds d'archives, d'où le nom de *Prize Papers*, que l'on peut traduire simplement par « les papiers des prises ». À travers ces lettres est exposé le système de communication français au travail en temps de guerre, fournissant un aperçu à la fois des mécanismes régissant la correspondance transatlantique, ainsi que des informations qui y sont échangées dans une conjoncture particulièrement éprouvante.

Le premier chapitre posera d'abord les fondations de ce travail en établissant son cadre historiographique, sa problématique et sa méthodologie, tout en livrant une description détaillée de la source étudiée. Le second chapitre, pour sa part, étudiera à partir de cette source le système de communications transatlantiques français à cette époque, afin de soulever ses principaux mécanismes et les impacts de la guerre sur ceux-ci. Le troisième chapitre, enfin, s'intéressera aux correspondants et aux informations, révélatrices de leurs préoccupations particulières en temps de guerre, qu'ils ont choisi de faire traverser – dans la mesure du possible – l'Atlantique.

² Ian Steele, *The English Atlantic, 1675-1740 : an exploration of communication and community*, New York, Oxford University Press, 1986, p.274.

1. Esquisse d'un sujet

Ce premier chapitre tentera de dessiner les limites de notre sujet. Nous établirons en premier lieu le cadre historiographique à l'intérieur duquel se situe ce travail. Dans une seconde section, nous présenterons la problématique précise qui nous guidera tout au long du mémoire. Une troisième section explorera en détail le fonds d'archives étudié, tandis que ce chapitre prendra fin sur quelques considérations méthodologiques.

1.1 Le cadre historiographique

Ce mémoire porte sur un épisode de la longue histoire des communications dans le monde atlantique. À ce titre, il s'insère dans le cadre de l'histoire atlantique, domaine historiographique qui a connu un essor considérable depuis quelques années. En même temps, cette étude en prolonge d'autres qui, sans nécessairement s'inscrire de manière explicite dans ce domaine, s'intéressent aux communications marchandes ou plus largement postales entre la France et ses colonies nord-américaines. C'est à ces travaux que nous nous intéresserons d'abord, avant de passer à l'histoire atlantique et, plus particulièrement, aux études sur les communications dans cet espace océanique. Pour finir, la correspondance, prise comme genre littéraire ou comme phénomène historique, a fait l'objet de beaucoup de travaux, dont nous avons consulté un certain nombre qui seront présentés en fin de parcours.

L'historiographie marchande

C'est une évidence : qu'elle traite de l'expansion européenne en général, des politiques impériales ou du développement des colonies américaines, l'histoire est *transatlantique* depuis fort longtemps. De la même façon, l'histoire est souvent commerciale. Les ports, les routes et les trafics, pour faire allusion à une vieille collection d'un éditeur français, attirent l'attention des historiens depuis longtemps, tout comme les marchands et négociants comme tels. Il ne faut pas s'en surprendre, tant le transport transatlantique est intimement lié au secteur commercial. D'ailleurs, les routes océaniques portent avec éloquence le nom de leur attrait économique. Ne parle-t-on pas de « route du sucre » pour parler des Antilles, et de « route du tabac » pour la Virginie? D'autre part, cette caractéristique n'est pas unique aux routes maritimes. Avant même la découverte de l'Amérique, le voyage vers la Chine est désigné comme la « route de la soie »;

tandis que l'Inde est accessible par la « route des épices. » Ainsi, de par la proximité entre commerce et transport transatlantique, l'historiographie marchande fournit généralement quelques pistes pour l'étude des communications transatlantiques.

Vers la fin du XIXe siècle, Émile Garnault étudie déjà le commerce canadien de La Rochelle³. S'amorce alors une véritable tradition historiographique d'études françaises portant sur les ports, et plus précisément l'activité commerciale et la vie des négociants français. On notera par exemple la contribution de Charles Carrière sur les négociants marseillais⁴, celle de Paul Butel sur ceux de Bordeaux⁵, ou encore celle de Jean Tarrade, à propos du commerce franco-antillais⁶. Quelques constats se dégagent de ces études sur les maîtres du grand commerce français. Ces marchands vivaient principalement dans la métropole, se regroupant autour d'un centre maritime d'importance à partir duquel s'étendait leur réseau. Ils déployaient des représentants, souvent des membres de leur famille, dans les colonies. À l'image de celui de la noblesse, leur pouvoir reposait essentiellement sur les liens familiaux et les alliances matrimoniales. C'est donc localement, d'abord, que se tissaient les réseaux des marchands, avant de s'étendre plus largement dans les confins du monde atlantique.

À travers la lecture de ces ouvrages, on remarque que les communications font partie du questionnaire de cette histoire, bien que l'on ne leur consacre pas beaucoup d'attention. On les évoque lorsqu'il est justement question de ces réseaux marchands. Notons aussi que cette forme d'histoire sociale s'appuie bien souvent sur de la correspondance transatlantique. Pensons tout d'abord à John Boshier, qui a étudié la nature des réseaux commerciaux franco-canadiens, en insistant particulièrement sur l'importance de l'identité religieuse dans leur élaboration⁷. S'intéressant pour sa part à l'Atlantique ibérique, Daviken Studnicki-Gizbert s'est penché sur les réseaux marchands portugais au sein de l'empire espagnol⁸. De ces études, retenons spécialement l'interdépendance cruciale entre les membres d'un même réseau, souvent cimenté par des liens familiaux.

³ Émile Garnault, *Les Rochelais et le Canada*, La Rochelle, Martin, 1893, 71 p.

⁴ Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIIIe siècle : Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, 566 p.

⁵ Paul Butel, *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIIIe siècle*, Paris, Aubier, 1996, 427 p.

⁶ Jean Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime : l'évolution du régime de l'exclusif de 1763 à 1789*, Paris, Presses universitaires de France, 1972, 892 p.

⁷ John F. Boshier, *The Canada Merchants, 1713-1763*, New York, Oxford University Press, 1987, 234 p.

⁸ Daviken Studnicki-Gizbert, *A nation upon the ocean sea : Portugal's Atlantic diaspora and the crisis of the Spanish Empire, 1492—1640*, New York, Oxford University Press, 2006, 242 p.

On s'intéresse aux communications de manière plus explicite lorsqu'on étudie de près des sociétés commerciales aux ramifications transatlantiques. L'exemple type d'une telle monographie, *Dugard of Rouen*, met en scène une société havraise active dans les Antilles et au Canada⁹. L'auteur, Dale Miquelon, s'intéresse alors à une correspondance éloquente : celle des représentants de la société au Canada François Havy et Jean Lefebvre avec la maison mère rouennaise¹⁰. À travers ces lettres, Miquelon cherche à étudier les mécanismes régissant le commerce entre la France et ses colonies.

Notons que l'auteur aborde la question de la guerre. S'il insiste principalement sur ses répercussions commerciales, il souligne rapidement ses conséquences néfastes sur les communications. Il remarque par exemple que les marchands Havy et Lefebvre, à l'image de nombreux Canadiens, se trouvent complètement privés de nouvelles durant la guerre de Succession d'Autriche, renforçant encore davantage l'isolement déjà caractéristique de la Nouvelle-France.

L'historiographie postale

Si cette historiographie sur les négociants français permet d'insérer les communications transatlantiques dans un contexte humain et commercial, d'autres historiens ont plutôt choisi de les aborder sous leur aspect plus technique et matériel. L'histoire postale représente ainsi un terrain fertile pour l'étude des communications transatlantiques.

À ce sujet, soulignons rapidement le travail remarquable de Maurice Jamet, qui publia en 1980 une étude sur la distribution du courrier provenant de France et destiné aux colonies. Basant ses recherches sur les tampons et les timbres, en plus de quelques autres documents officiels liés à l'organisation postale, l'auteur note d'emblée le « désordre¹¹ » qui existe dans l'acheminement des lettres transatlantiques. En citant par exemple les nombreuses pétitions des négociants ainsi que l'ordonnance du 20 juillet 1732, promulguée par l'intendant Hocquart, « défendant aux particuliers d'aller à bord des vaisseaux en rade réclamer leur courrier de France¹² », Jamet

⁹ Dale Miquelon, *Dugard of Rouen: French Trade to Canada and the West Indies, 1729-1770*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1978, 282 p.

¹⁰ Dale Miquelon, « Havy and Lefebvre of Quebec: A Case Study of Metropolitan Participation in Canadian Trade, 1730-60 », *Canadian Historical Review*, vol. 56, no. 1, 1975, p. 1-24.

¹¹ Maurice Jamet, *150 ans d'histoire postale des anciennes colonies françaises : des origines à 1860*, Paris, Madeleine Jamet, 1980, p.19.

¹² *Ibid.*, p. 188.

souligne, dans cette étude plutôt descriptive, les difficultés de l'administration coloniale à faire respecter les règlements concernant la distribution du courrier.

En 1997, Jane E. Harrison poursuit l'exploration de ce champ d'études. L'historienne étudie alors l'acheminement des lettres, mais dans le cadre d'une enquête plus large sur les conditions de l'écriture de la correspondance transatlantique au Canada. Lorsqu'elle traite du système postal sous le Régime français, elle insiste notamment sur les lettres de Marie de l'Incarnation, sortant donc du domaine commercial. L'approche d'Harrison, qui privilégie l'étude du contenu des lettres plutôt que des timbres, des cachets et des ordonnances administratives, permet de donner un tout nouvel éclairage à la circulation transatlantique des informations depuis le Canada, dressant un portrait global du système de communications alors en place.

La saison de correspondance débutait avec l'arrivée des premiers navires de France, qui contenaient par le fait même les premières lettres de l'année. Les vaisseaux amarraient au port de Québec autour du mois de juillet, bien que d'autres pouvaient arriver aussi tôt qu'à la fin mai¹³. Selon Harrison, cette période marquait alors le début d'un grand labeur pour les membres de l'élite de la société coloniale, ceux-ci formant la majeure partie des correspondants. La tâche était telle, prétend-elle, que les activités administratives se voyaient suspendues durant tout l'été, afin de laisser le temps aux correspondants d'écrire leurs lettres¹⁴. Il est toutefois permis de croire ici à une légère exagération de sa part. D'autres historiens, comme Dale Miquelon, ont plutôt défini la fin de l'été et même l'automne comme moments particulièrement fébriles pour ce qui est de l'écriture de lettres¹⁵, avant le gel du Saint-Laurent et le départ des derniers navires pour la France. Toujours est-il que les membres de cette élite canadienne avaient donc seulement une fenêtre de quelques mois par année pour répondre à leur famille et leurs amis d'outre-mer, fenêtre qui variait par ailleurs significativement d'une année à l'autre, soumise systématiquement au va-et-vient des bateaux. Une fois le dernier navire sorti du port de Québec tard en octobre, la colonie retrouvait alors son isolement caractéristique. Les correspondants attendraient alors patiemment les réponses à leurs lettres qui n'arriveraient que l'année suivante, en espérant évidemment que ces dernières se soient bien rendues à leurs destinataires.

L'ouvrage important de Jane E. Harrison effleure aussi la question de l'influence de la guerre sur les communications. L'historienne fait remarquer entre autres que les correspondants

¹³ Jane E. Harrison, *Until Next Year: Letter Writing and the Mails in the Canadas, 1640-1830*, Waterloo, Wilfrid Laurier University Press, 1997, p. 51-85.

¹⁴ *Ibid.*, p. 85.

¹⁵ Miquelon, *Dugard of Rouen*, p.73.

« took particular care to protect their letters by sending multiple copies – occasionally as many as three or four – of the same letter¹⁶. » Au-delà de cette précaution supplémentaire, elle conclut que la guerre ne semble pas avoir perturbé outre mesure les communications transatlantiques, en excluant toutefois la guerre de Succession d'Autriche qui affecta davantage la navigation¹⁷. Cette distinction entre les deux guerres de la fin du Régime français est intéressante, quoiqu'une véritable démonstration reste encore à faire.

À cette courte liste de travaux portant sur l'histoire postale au sein du monde atlantique français, on peut aussi ajouter l'œuvre récente de Bernard Allaire, qui étudia en 2007 le réseau de communications postales sous le Régime français, et plus particulièrement l'acheminement de la correspondance officielle des administrateurs coloniaux. De son étude, on retiendra surtout sa conclusion : « de tous les types de courrier qui traversent l'Atlantique à l'époque coloniale, c'est sans conteste la correspondance officielle qui dispose de la meilleure structure d'acheminement¹⁸. »

L'histoire atlantique et les communications transatlantiques

Les travaux de Jane Harrison nous rapprochent déjà d'une véritable histoire des communications transatlantiques, celle qui a pris forme dans le cadre de la nouvelle histoire atlantique. Il convient de rappeler brièvement l'émergence de ce courant historiographique dans les années 1980. « Émergence » qui est à bien des égards une continuation, compte tenu de ses antécédents assez nombreux. La généalogie de l'histoire atlantique englobe, pour commencer, une bonne partie de l'histoire *transatlantique*, entre l'Europe et les Amériques, évoquée précédemment. À cet égard, il faut aussi penser à l'histoire impériale, que des historiens comme Charles McLean Andrews ou Clarence H. Haring, dès les débuts du XXe siècle, ont su étudier sous une perspective transatlantique. L'histoire atlantique inclut en outre une riche et longue tradition historiographique consacrée aux relations afro-américaines, abordées sous l'angle du commerce des esclaves ou de l'héritage culturel laissé dans les Amériques par ces migrants involontaires. Pensons par exemple au livre de Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade : A Census*, publié en 1969, ou encore à l'œuvre plus récente de Paul Gilroy, *The Black Atlantic*, parue en 1993.

¹⁶ Harrison, *op. cit.*, p.91.

¹⁷ *Ibid.*, p.82-85.

¹⁸ Bernard Allaire, « Le réseau de communications postales durant le régime français : le réseau officiel », dans John Willis (dir.), *More than words : readings in transport, communication and the history of postal communication*, Gatineau, Canadian Museum of Civilization, 2007, p.30.

L'historien Bernard Bailyn évoque les idées du journaliste Walter Lippmann comme « source ultime¹⁹ » de cette nouvelle histoire atlantique. Pendant et entre les deux grandes guerres du XX^e siècle, Lippman insiste sur l'existence d'une communauté atlantique qui doit défendre ses intérêts. Il cherche ainsi à donner des assises historiques à ce nouveau monde qui émerge : un monde atlantique dominé, à son époque, par les États-Unis et les puissances d'Europe occidentale. La création de l'OTAN, par exemple, représente à certains égards l'aboutissement politique et militaire d'une telle réflexion. Au niveau intellectuel, ses idées ont notamment inspiré la fondation de la revue *The Atlantic Community Quarterly* en 1963, dont le but était de diffuser des réflexions sur cette communauté atlantique²⁰.

Après la Deuxième Guerre mondiale, les travaux de Jacques Godechot et de Robert Palmer insistent sur les « révolutions atlantiques », principalement l'américaine et la française, dans un récit qui souligne les racines transatlantiques des institutions de l'Occident moderne. Parallèlement, Pierre et Huguette Chaunu publient une série de volumes consacrés à *Séville et l'Atlantique*, plaçant l'océan au cœur de leur étude. À partir de ce moment, on perçoit l'émergence d'un domaine historiographique extrêmement riche et dynamique, alors que les historiens commencent à segmenter l'Atlantique selon les empires coloniaux, les nations et les langues²¹.

Sans renier ces antécédents, l'histoire atlantique telle qu'elle se pratique aujourd'hui est pourtant le produit d'une conjoncture particulière, celle des années 1980, ainsi que de l'engouement qui s'ensuivit. Comme l'explique Bernard Bailyn, à partir de ces années, que ce soit au niveau de l'histoire politique, démographique, sociale, économique ou culturelle, l'unité de discussion s'est élargie pour englober entièrement le bassin atlantique²². Au cours des années 1990, l'histoire atlantique est encore davantage popularisée par la création, à l'Université Harvard, d'un séminaire international sur le monde atlantique, sous la direction justement de Bernard Bailyn²³. En 2004, signe de la popularité grandissante de cette approche, la revue scientifique *Atlantic Studies* est lancée. Depuis, bon nombre d'universités en Amérique, et dans une moindre mesure en Europe, accordent une place importante à l'histoire atlantique. D'ailleurs, l'influence considérable de ce courant historiographique pousse l'historienne Nancy L. Rhoden à

¹⁹ Bernard Bailyn, *Atlantic history : Concept and contours*, Cambridge, Harvard University Press, 2005, p. 6.

²⁰ *Ibid.*, p. 10.

²¹ Dans le cas précis de l'Atlantique africain, il s'agit plutôt d'une historiographie multinationale.

²² Bailyn, *op. cit.*, p.52.

²³ Alison Games, « Atlantic History : Definitions, Challenges, and Opportunities », *The American Historical Review*, vol. 111, no. 3, 2006, p. 744.

affirmer que de nos jours, se référant plus précisément aux États-Unis, « almost every historian who studies early America is an Atlanticist²⁴. »

De simple perspective, l'Atlantique est devenu progressivement un cadre d'analyse à part entière. Selon Alison Games, l'histoire atlantique est une « tranche » de l'histoire globale, « a way of looking at global and regional processes within a contained unit²⁵ ». Autrement dit, l'histoire atlantique cherche à réfléchir aux interactions entre quatre continents – l'Europe, l'Afrique et les deux Amériques – durant une période allant de la fin du XVe siècle au milieu du XIXe; au moment, en bref, où les échanges entre les deux rives de ce monde atlantique naissent puis s'intensifient, avant de connaître un certain effritement avec la fin du commerce des esclaves et les progrès de l'industrialisation. Effectivement, la colonisation de l'Amérique par les puissances européennes et les implications africaines de cette expansion ont entraîné de nombreuses interconnexions entre tous les littoraux de ce monde atlantique. En ce sens, il s'agit assurément d'un espace très vaste, dont les frontières sont plutôt floues. Des chapeaux en peau de castor nord-américain fabriqués et portés à Paris au sucre produit par des esclaves africains vendus dans les Antilles, en passant par les mariages entre Français et Amérindiens dans la région des Grands Lacs, l'histoire atlantique observe ces échanges réciproques au niveau culturel, économique, social, politique et intellectuel. On constate donc que ce genre d'histoire est axé sur la mobilité : commerce, migrations et justement, la circulation des informations, tous constitutifs de ce monde atlantique.

Comme les communications représentent une thématique centrale à cette conception de l'Atlantique, ce n'est pas un hasard si la parution en 1986 de l'œuvre de l'historien Ian K. Steele est souvent considérée comme le coup d'envoi de la nouvelle histoire atlantique, du moins chez les anglophones. Effectivement, ses recherches portent particulièrement sur les communications à l'intérieur de l'empire colonial anglais, examinant les moyens dont l'information circule entre les deux rives de l'Atlantique. Dans une vaste étude qui parcourt les moindres détails des connexions transatlantiques, Steele dresse un impressionnant portrait du réseau de communications à l'intérieur de l'empire anglais entre 1675 et 1740²⁶.

Au cours de cette période, l'auteur constate une amélioration constante des communications transatlantiques, qu'on juge trop aisément, selon lui, comme étant « slow,

²⁴ Nancy L. Rhoden, *English Atlantics revisited : essays honouring professor Ian K. Steele*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2007, p. xiv.

²⁵ Games, *loc. cit.*, p. 748.

²⁶ Ian Steele, *The English Atlantic, 1675-1740 : an exploration of communication and community*, New York, Oxford University Press, 1986, 400 p.

dangerous, infrequent and unchanging before the invention of the steamship and telegraph²⁷. » Étudiant d'abord les routes maritimes, il souligne l'importance des vents et des courants marins sur la navigation, réitérant du même coup l'interdépendance entre la géographie et l'histoire, préoccupation centrale à l'histoire atlantique. De plus, il remarque que la vitesse des communications varie énormément selon les circonstances. En fonction des routes, d'abord, chacune d'entre elles ayant « [its] own various rhythms²⁸, », mais aussi selon les différentes sortes de communications, alors que les informations commerciales, gouvernementales, institutionnelles ou personnelles voyagent à des vitesses inégales. Il aborde ensuite les différentes étapes à travers lesquelles les communications se sont constamment améliorées au sein de l'Atlantique anglais jusqu'en 1740, évoquant successivement la hausse des échanges commerciaux, le développement d'un service postal ainsi que la diffusion des journaux dans le monde atlantique anglais. Enfin, Steele termine, dans une conclusion que partagent aujourd'hui tous les historiens de l'Atlantique, en affirmant que « the North Atlantic united that empire more than it divided. »

La période couverte par l'étude de Steele se termine volontairement en 1740, c'est-à-dire bien avant la Révolution américaine et la fin de cet Atlantique anglais. Steele explique ce choix en avançant que les années subséquentes, caractérisées par la guerre et la Révolution, ne permettent pas de rendre un juste portrait des communications transatlantiques. En effet, il note que la guerre perturbe la situation normale, ce qui peut évidemment teinter l'analyse des historiens. À cet égard, Steele affirme que la guerre affecte le volume du trafic maritime. Dans les Antilles particulièrement, les embargos dont souffrent les colonies, combinés aux ralentissements causés par l'assemblage des convois, bouleversent le rythme habituel des navires²⁹. Il note toutefois que les puissances coloniales, dès le déclenchement d'un conflit, se lancent dans une véritable course afin de répandre les nouvelles de guerre et de paix³⁰. Ces observations soulèvent un curieux paradoxe : alors qu'on serait porté à croire que la guerre interrompt surtout les communications, voilà qu'elle les accélère en même temps.

Inspiré par les travaux de Steele, Kenneth J. Banks publie en 2006 un ouvrage étudiant le système communicationnel en place au sein de l'empire français. À l'image de Steele, Banks présente un travail d'une grande ampleur. En étudiant l'Atlantique français, l'auteur cherche à

²⁷ Steele, *op. cit.*, p. 274.

²⁸ *Ibid.*

²⁹ *Ibid.*, p. 37.

³⁰ *Ibid.*, p. 274-275.

pallier une faiblesse de l'historiographie qui laisse une énorme place à l'Atlantique anglais ou britannique, au détriment des autres empires coloniaux, notamment celui de la France³¹.

Kenneth Banks entreprend d'établir un lien entre la faiblesse du système de communications français et les difficultés administratives de l'empire, alors que la monarchie absolutiste française se montre selon lui incapable de favoriser la mise en place d'un système de communications efficace au sein de son empire en devenir. Alors qu'une surveillance accrue des communications aurait permis à l'État français d'asseoir sa puissance sur ses colonies, un ensemble de facteurs l'en auraient empêché. Parmi eux, des conditions géographiques et climatiques défavorables, des systèmes routiers déficients, mais surtout des administrateurs coloniaux « autocratiques³² » et corrompus, favorisant leurs propres intérêts au détriment de ceux de la métropole. L'auteur continue en affirmant que l'influence des marchands sur le système de communications permettait à ce groupe social, encore une fois, de faire valoir ses propres intérêts plutôt que ceux de l'État français.

En temps de guerre, la dépendance de l'État envers les réseaux marchands susceptibles d'assurer la communication transatlantique devient flagrante. Selon Banks, cette situation pousse les autorités à tenter de contrôler encore davantage les communications et la navigation commerciale. L'historien remarque alors une « interruption » du trafic marchand, une irrégularité des départs qui trahit selon lui davantage un « désespoir » qu'une véritable adaptation à la guerre de la part des marchands³³. L'auteur insiste particulièrement sur la principale répercussion qu'entraîne cette situation : la contrebande. Le commerce illégal avec l'ennemi étant assez important, particulièrement dans les îles antillaises, celui-ci ouvre aux marchands une nouvelle source d'informations, canal de renseignements qui échappe évidemment au contrôle de l'État³⁴.

La recherche de Banks, résultat d'un travail considérable, fournit des pistes de réflexion intéressantes. Quitte à nuancer certaines des conclusions de l'auteur quant à l'inefficacité du système français des communications transatlantiques, l'étude démontre bien l'effet déstructurant de la guerre sur la circulation des informations entre la France et ses colonies américaines.

³¹ Kenneth J. Banks, *Chasing Empire Across the Sea: Communications and the State in the French Atlantic, 1713-1763*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2002, p. 4-12.

³² *Ibid.*, p. 221.

³³ *Ibid.*, p. 181.

³⁴ *Ibid.*, p.170.

L'épistolaire comme objet d'étude historique

L'historiographie précédemment citée permet de comprendre le fonctionnement des communications dans le monde atlantique, tout en soulignant les effets de la guerre sur celles-ci. Toutefois, comme ce mémoire reposera en grande partie sur diverses correspondances transatlantiques trouvées aléatoirement au sein des *Prize Papers*, il convient de mieux cerner le genre épistolaire en lui-même, en tant que mode d'expression et source historique. Cette section se penchera donc sur les différents auteurs ayant traité de l'épistolarité en histoire.

Sous leur simplicité apparente, les lettres représentent en fait des documents complexes, complexité inhérente à leur fonction. D'une époque à l'autre, les raisons des correspondants pour écrire une lettre restent les mêmes. Invariablement, à travers l'écriture d'une lettre, on cherche à établir la communication avec un être éloigné. L'écriture d'une missive permet de défier cette distance, de combattre du même coup la solitude et l'isolement ressenti par les correspondants. Pour employer le vocabulaire de Cécile Dauphin, la correspondance aide à « combler l'absence, rompre le silence, signifier le lien, avoir prise sur l'existence³⁵. » Pour Mireille Bossis, écrire une lettre représente « toujours la matérialisation du désir de communiquer, c'est un moyen sûr de créer l'Autre trop souvent absent ou lointain³⁶. »

Ce désir de rejoindre l'Autre, tout en le « créant », entraîne nécessairement une « intersubjectivité » dont parle justement Bossis. C'est là que réside la difficulté – et l'intérêt – de l'analyse épistolaire. Les lettres sont destinées à quelqu'un en particulier, et non au grand public, entretenant ainsi une codification propre aux correspondants impliqués. Ce code influence en contrepartie le contenu des lettres, incitant le lecteur étranger, dont l'historien, à faire preuve de prudence dans ses interprétations. Évidemment, tout récit est inévitablement marqué par la perspective de son auteur; malgré tout, les lettres personnelles représentent un cas bien particulier, puisque c'est là où se joue l'intimité ou, à tout le moins, la familiarité.

En plus de trahir une intimité subjective entre deux personnes, les lettres véhiculent aussi tout un code social, et permettent de retrouver une mentalité propre à une époque. Autrement dit, la lettre est un discours « tributaire des représentations collectives conscientes et inconscientes de son époque³⁷. » Exposant les limites des correspondances comme objet historique, Cécile

³⁵ Cécile Dauphin, « Les correspondances comme objet historique : Un travail sur les limites », *Sociétés & Représentations*, vol. 1, no 13, 2002, p. 44.

³⁶ Mireille Bossis, *L'épistolarité à travers les siècles : Geste de communications et/ou d'écriture*, Stuttgart, Franz Steiner, 1990, p. 11.

³⁷ *Ibid.*, p. 10.

Dauphin résume simplement : « Les subjectivités se croisent, mais les cadres sont imposés par les conventions sociales³⁸. »

Les traités d'art épistolaire publiés en France et au Québec aux XVIIIe et XIXe siècles témoignent justement de cette prescription sociale à respecter lors de la rédaction. Encore aujourd'hui, mais bien davantage à cette époque, qui représente certainement l'âge d'or du genre épistolaire, le savoir-écrire équivaut au savoir-vivre. Ces traités d'épistolarité visaient non seulement à définir la forme et les modèles de lettres, ils exprimaient une hiérarchie sociale, en indiquant à tous ce qu'il convenait d'écrire « en fonction des circonstances, l'âge, le sexe, le rang ou le mérite de son correspondant³⁹. » À l'image de la conversation et de l'art oratoire, l'épistolarité, nous dit Manon Brunet, « est une façon parmi d'autres, la plus intime, la plus explicite [...] de révéler le type de rapport social que l'on entretient avec l'autre. C'est pourquoi l'historien s'y réfère volontiers pour gloser sur des réalités devenues invisibles⁴⁰. »

Il faut donc garder en tête cet équilibre entre les aspects individuel et collectif des lettres lorsqu'on en fait l'analyse. En d'autres mots, il s'agit de distinguer quelles parts du message appartiennent aux codes des correspondants en particulier, et quelles autres sont soumises aux codes socioculturels de la collectivité. Dans l'analyse épistolaire, il faut donc jouer de prudence, comme le conseille Mireille Bossis, qui fait même référence à un « code déontologique⁴¹ » à respecter. Il s'agit alors pour l'historien d'édifier un cadre méthodologique rigoureux, afin d'éviter de mélanger ces codes, et prévenir aussi le brouillage entre le réel et l'imaginaire. Malgré ces dangers, cette complexité rend la lettre autrement plus intéressante comme objet d'étude historique.

Parmi les limites de l'étude épistolaire soulevées par Cécile Dauphin, l'une d'entre elles retient particulièrement notre attention. L'auteure met en relation « la production de lettres, une à une, et l'assemblage, jamais achevé, de ces lettres en un objet appelé "correspondance"⁴². » La lettre individuelle doit donc s'insérer dans un contexte, au sein d'une suite de réponses, s'inscrivant dans un processus d'échanges. Une lettre la précède peut-être, et une autre lui

³⁸ Dauphin, *loc. cit.*, p. 44.

³⁹ Marie-Claire Grassi, « L'art épistolaire français, XVIIIe et XIXe siècles », dans Alain Montandon (dir.), *Pour une histoire des traités de savoir-vivre en Europe*, Association des Publications de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines de Clermont-Ferrand, 1994, p. 302.

⁴⁰ Manon Brunet, « Les traités d'art épistolaire au XIXe siècle québécois : rhétorique et code social », dans Benoît Melançon et Pierre Popovic (dir.), *Les facultés des lettres : Recherches récentes sur l'épistolaire français et québécois*, Université de Montréal, 1993, p.65.

⁴¹ Bossis, *op.cit.*, p.9.

⁴² Dauphin, *loc. cit.*, p. 45.

répondra sans doute. La lettre, en tant qu'objet d'histoire, ne peut donc dévoiler sa signification réelle qu'à travers l'ensemble de la correspondance entre les individus concernés. En contrepartie, lorsqu'une série de lettres est éventuellement reconstituée par ceux que Cécile Dauphin appelle les « médiateurs⁴³ » entre les épistoliers et les historiens, celle-ci est inévitablement manipulée dans sa structure, dans son architecture. Ces médiations s'expliquent, par exemple, par le travail des archivistes, ou encore par celui des héritiers, soucieux de glorifier la mémoire familiale, la correspondance devenant alors un « édifice modulable de la réussite familiale ». Non seulement le choix des lettres qui forment la correspondance constitue-t-il déjà une orientation de la source, mais les conditions mêmes de conservation des lettres ont une influence sur la signification et la valeur historique de la correspondance.

À cet égard, décrypter les méthodes d'archivage des lettres permet de saisir leur caractère historique, de comprendre « [les] conditions de leur traversée du temps, [les] raisons de leur conservation et de la valeur “ajoutée” dont elles sont chargées. » Autrement dit, Cécile Dauphin invite les historiens à s'intéresser à la façon dont a été conservé, orienté et structuré le corpus formant la correspondance afin de mieux cerner son intérêt, et idéalement sa transparence, en tant qu'objet historique⁴⁴.

En ce qui nous préoccupe, la source étudiée pose justement la question de la conservation aléatoire des documents, alors que ces lettres doivent leur préservation au contexte général dans lequel elles ont été interceptées. En ce sens, elles ne représentent pas en elles-mêmes le but de la conservation, comme c'est généralement le cas pour les sources épistolaires plus connues. En remettant ainsi leur conservation et leur sélection au hasard, nos lettres échappent, du moins en partie, à certaines manipulations extérieures dans leur orientation. De plus, mentionnons que lorsque les lettres proviennent d'un centre d'archives, comme c'est le cas pour celles des *Prize Papers*, il est plutôt rare de trouver à la fois les missives envoyées et reçues par une même personne, rendant impossible l'assemblage complet de sa correspondance. Ainsi, la source qui sera analysée ici est un échantillon qui regroupe tout au plus des correspondances assez brèves, sinon des lettres individuelles sorties de leur contexte épistolaire. Ces limites seront davantage développées dans les sections portant sur la source étudiée et la méthodologie du travail.

Maintenant que nous avons déterminé en quoi consiste l'étude épistolaire de façon générale, il convient de recenser quelques travaux traitant plus spécifiquement des

⁴³ Dauphin, *loc. cit.*, p.45.

⁴⁴ *Ibid.*

correspondances - et des correspondants - du monde atlantique au XVIIIe siècle. Mentionnons tout d'abord l'étude de l'historienne Sarah Pearsall dont le titre, *Atlantic Families*, exprime parfaitement le sujet de sa recherche. Analysant une vaste collection de correspondances familiales, Pearsall souhaite démontrer comment les lettres transatlantiques ont permis aux familles anglaises séparées par l'océan de rester unies malgré tout. Pour ce faire, l'auteure souligne le recours systématique des correspondants à un discours intime articulé autour de trois principaux thèmes: la familiarité, la sensibilité et le crédit. À travers ces trois axes, les familles transatlantiques ont cherché à se construire un monde stable sur lequel elles ont pu se reposer, de façon à contrebalancer le désordre et le tumulte dans lequel est plongé l'Atlantique, à cette période où la guerre, la colonisation et la Révolution menacent et déchirent l'institution familiale⁴⁵.

Pensons également aux différents travaux de l'historienne Toby Ditz⁴⁶, qui s'est pour sa part intéressée aux correspondances commerciales américaines du XVIIIe siècle. À travers des lettres commerciales, provenant pour la plupart de marchands philadelphiens impliqués dans le grand commerce avec Londres et les Caraïbes, les recherches de Ditz visent à comprendre le processus de formation identitaire chez cette élite économique très influente lors de la Révolution américaine. Insistant elle aussi sur les dangers et les difficultés océaniques qui planent sur ces hommes tant au niveau commercial qu'au niveau personnel, elle remarque que leurs correspondances témoignent d'une perpétuelle quête d'identité et de réputation. Pour la citer, leurs lettres représentent « a key cultural site for the construction of representations of self and its relations with others⁴⁷. » En étendant les idées des théories féministes à l'analyse de ces correspondances commerciales, Ditz tente ainsi de déceler les traces d'une certaine masculinité véhiculée à travers ces lettres d'affaires.

Enfin, mentionnons rapidement la contribution de l'historienne Lorraine Gadoury⁴⁸, qui s'est penchée sur les correspondances du fonds Baby, conservé aux archives de l'Université de Montréal, pour décrire l'intimité des familles de l'élite canadienne. Sa recherche, si elle

⁴⁵ Sarah Pearsall, *Atlantic Families : Lives and Letters in the Later Eighteenth Century*, New York, Oxford University Press, 2008, 294 p.

⁴⁶ Toby Ditz, « Formative ventures : Mercantile Letters and the Articulation of Experience », dans Rebecca Earle et Carolyn Steedman (dir.), *Epistolary Selves*, Londres, Ashgate, p. 59-78. Voir aussi Toby Ditz, « Shipwrecked : Imperiled Masculinity and the Representations of Business Failures among Philadelphia's Eighteenth-Century Merchants », *Journal of American History*, no. 81, Juin 1994, p. 51-80.

⁴⁷ Ditz, « Formative ventures », p.59.

⁴⁸ Lorraine Gadoury, *La Famille dans son intimité : Échanges épistolaires au sein de l'élite canadienne du XVIIIe siècle*, Montréal, Hurtubise, 1998, 185 p.

n'incorpore pas la dimension atlantique comme le font celles des deux auteures précédentes, permet à tout le moins de remettre l'épistolarité de l'époque dans un contexte canadien.

1.2 Problématique

Ce cadre historiographique met en lumière différentes conclusions concernant les communications transatlantiques en temps de guerre. Entre Miquelon qui évoque l'isolement des correspondants, Steele qui parle du bouleversement de la navigation, Banks qui lui donne raison tout en constatant l'augmentation du rôle déjà prépondérant des marchands dans l'acheminement des informations et Harrison qui minimise les conséquences des conflits militaires, il n'est pas évident d'évaluer les impacts réels des guerres impériales sur le système de communications transatlantiques au XVIIIe siècle.

L'objectif principal de ce mémoire consistera donc à étudier des lettres provenant d'un fonds d'archives qui doit sa conservation même à la guerre de course. Les missives qu'on y trouve furent écrites dans un contexte de guerre, que celle-ci soit en cours ou imminente. Il s'agira alors de voir ce qu'elles peuvent nous dire à propos des mécanismes des communications transatlantiques en général et dans cette conjoncture particulière. Du même souffle, nous chercherons aussi à comprendre comment la guerre influence le contenu des correspondances. Autrement dit, nous tenterons de déterminer dans quelle mesure le contexte militaire affecte les informations partagées par ces correspondants, marchands pour la plupart, mais aussi soldats, marins, et autres habitants de ce monde atlantique.

Le corpus étudié est formé de lettres françaises écrites entre 1744 et 1763, alors que la France et ses colonies sont en guerre contre l'Empire britannique. Rappelons que de 1740 à 1748, l'Europe puis ses colonies vivent la guerre de Succession d'Autriche, à laquelle la France participe à partir de 1744. Après une paix qui ne se veut finalement qu'un bref cessez-le-feu, les hostilités reprennent en 1754, avec les débuts officiels de la guerre de Sept Ans en Amérique du Nord. Le Traité de Paris, signé en 1763, scelle le destin de la Nouvelle-France alors que débute le Régime britannique au Canada.

1.3 La source étudiée

En plus de la problématique tout juste énoncée concernant la guerre et les communications transatlantiques au XVIIIe siècle, ce mémoire poursuivra l'objectif d'attirer

l'attention sur un fonds d'archives peu connu des historiens. Cette section expliquera l'intérêt, l'origine et le contenu des documents tirés des *Prize Papers*, fonds sur lequel reposera cette recherche.

La rareté des documents intimes

L'historiographie contemporaine s'intéresse depuis un certain temps à l'étude des « petites gens », eux qui forment l'ensemble de la masse populaire. L'histoire *culturelle* qui se développe depuis les années 1970 et plus encore depuis 1980 invite quant à elle les historiens à s'intéresser à la conscience des gens « ordinaires », d'où la valorisation des documents privés, voire intimes. Ceux-ci offrent en effet une autre vision de l'histoire, et contrebalancent d'une certaine façon le poids historique accordé aux rois, aux administrateurs, aux grands écrivains et autres personnalités marquantes de l'histoire.

Malheureusement, les documents privés, et encore davantage ceux de nature intime, ne s'avèrent pas très durables en général. En tant que papiers personnels, les livres de compte ou de raison, les lettres, les journaux intimes et les mémoires, par exemple, risquent de se perdre rapidement dans les dédales des successions. Des archives de ce type datant de la période coloniale sont plus présentes lorsqu'une population nombreuse et bien alphabétisée en produit en plus grande quantité, comme c'est le cas par exemple avec les Treize Colonies américaines, dont les historiens jouissent d'une multitude de sources personnelles. À cet égard, le contraste avec le Canada d'avant 1760, qui nous intéresse tout particulièrement, est flagrant. La colonie française était alors bien moins peuplée et généralement peu alphabétisée⁴⁹ en comparaison avec ses voisins du Sud.

Au reste, les écrits personnels survivent le plus souvent au sein d'archives officielles, comme celles de l'Église ou de l'État. En effet, ces institutions ont généralement veillé à conserver leurs documents. Les papiers privés, et parfois intimes au sens fort du terme, se trouvent le plus souvent là, en marge d'un procès, d'une enquête officielle ou d'un testament.

⁴⁹ S'il est assez difficile de déterminer le taux d'alphabétisation de la population en Nouvelle-France, on peut néanmoins estimer, en se fiant sur l'étude de Michel Verrette, que celui-ci frôlait 40% dans les villes, et pouvait même descendre sous la barre des 30% en milieu rural. Chez les anglophones, le chercheur note un niveau plus élevé de l'alphabétisation, qu'il attribue à la religion protestante, foi de la majorité des colons anglais, dont l'un des principes directeurs est la lecture de la Bible, tandis que le catholicisme se fonderait davantage sur la répétition des rites. Cette hypothèse expliquerait donc pourquoi un plus grand nombre de protestants s'orientait vers la lecture et l'écriture, activités davantage délaissées par les catholiques. Voir Michel Verrette, « Alphabétisation de la population de la ville de Québec, 1750-1845 », *Revue d'Histoire de l'Amérique Française*, 1985, p. 51-76.

Pour ce qui est plus particulièrement de la *correspondance* privée⁵⁰, le Canada sous le Régime français a légué trois fonds fort éloquentes. Le premier, issu de l'élite religieuse, est composé des lettres écrites par Marie de l'Incarnation entre 1639 et 1671. En plus de témoigner d'une profonde spiritualité, ces lettres destinées à son fils, resté en France, sont d'une précieuse aide pour comprendre les communications transatlantiques. Très bien renseignée, la religieuse commentait régulièrement dans ses lettres le va-et-vient des navires, tout en ajoutant certains détails concernant l'envoi et la réception du courrier avec la France. Ces missives furent d'ailleurs largement utilisées par Jane Harrison dans son travail sur le service postal au Canada, tant les informations qu'on y trouve sont nombreuses et pertinentes. La volumineuse correspondance de Marie de l'Incarnation fut aussi l'objet d'études menées par les historiennes Nathalie Zemon Davis⁵¹ et Dominique Deslandres⁵².

Le second fonds d'envergure est l'œuvre épistolaire écrite entre 1748 et 1753 par une femme membre de l'élite civile, Élisabeth Roberet, veuve Bégon. Au-delà de l'affection controversée que l'épistolière destine à son gendre⁵³, la correspondance de Mme Bégon a retenu l'attention puisqu'elle raconte à la fois la vie familiale et mondaine à Montréal vers la fin du régime français, du point de vue d'une bourgeoise dans l'entourage immédiat des plus importants administrateurs coloniaux⁵⁴. Cette correspondance permet aussi de voir le dépaysement d'une Canadienne qui finit par s'établir en France, quittant une colonie où « il faut mettre tout son argent à se chauffer⁵⁵, » comme elle l'écrit bien tristement.

Enfin, pour le monde marchand, le fonds du juge Georges Baby, conservé aux archives de l'Université de Montréal, mérite d'être mentionné. Quoique la majorité des lettres qu'on y trouve ait été écrite après la Conquête, on en retrouve quelques-unes rédigées sous le Régime français. Les plus intéressantes sont peut-être celles produites par les marchands François Havy et Jean Lefebvre, commis du Rouennais Robert Dugard. Ces lettres firent d'ailleurs l'objet d'une

⁵⁰ Privée, la correspondance l'est plus ou moins, selon le cas, alors qu'on la lit à haute voix dans le cercle familial et on la fait circuler assez largement, comme on le verra plus loin dans ce travail.

⁵¹ Nathalie Zemon Davis, *Women on the Margins : Three Seventeenth-Century Lives*, Cambridge, Harvard University Press, 1997, 400 p.

⁵² Dominique Deslandres, « Un projet éducatif au XVIIe siècle: Marie de l'Incarnation et la femme amérindienne », *Recherches amérindiennes au Québec*, vol. 13, no. 4, p. 277-285.

⁵³ Pour une réinterprétation de cet amour envers son gendre, voir Catherine Rubinger, « Love, or Family Love in New France. A new reading of The Letters of Mme Bégon », *Man and Nature*, vol. 11, 1992, p. 187-199.

⁵⁴ Nicole Deschamps, « Présentation », dans Élisabeth Bégon, *Lettres au cher fils : Correspondance d'Élisabeth Bégon avec son gendre (1748-1753)*, Montréal, Hurtubise, 1972, p. 13-27.

⁵⁵ *Ibid.*, p.21.

étude rigoureuse menée par l'historien Dale Miquelon⁵⁶, celui-ci s'intéressant aux opérations du commerce entre la France et le Canada, à travers le cas précis de l'entreprise de Dugard et de ses associés.

Cet inventaire n'a évidemment pas la prétention d'être exhaustif. D'autres fonds de moindre envergure existent. À portée transatlantique, mais comportant une composante canadienne importante, les lettres archivées au sein des *Prize Papers* en font partie. Peu utilisées jusqu'à maintenant et assez peu nombreuses, elles confirment la règle en devant leur conservation à l'activité routinière d'une institution. Mais en tant que fonds d'archives, elles sont tout autant le « produit » de la guerre de course.

Les *Prize Papers*

Comme nous l'avons mentionné précédemment, ce travail cherchera à attirer l'attention sur un corpus négligé de lettres. Suivant les plus récentes pistes empruntées par les historiens de l'Atlantique, nos recherches nous ont mené aux archives de la High Court of Admiralty, ancien tribunal britannique s'occupant des affaires relatives à la marine.

La High Court of Admiralty était une institution judiciaire enracinée dans l'histoire britannique, symbolisant parfaitement les succès maritimes du pays. Ce tribunal a disparu progressivement au milieu du XIXe siècle, alors que l'Angleterre entreprit de fusionner le droit de l'Amirauté avec la Common Law. Les origines médiévales et ecclésiastiques de ce tribunal en faisaient une institution conservatrice et élitiste, dont la tenue contrastait de plus en plus avec les valeurs véhiculées par la modernité⁵⁷. Le quotidien presque théâtral de cette cour maritime est magnifiquement rendu par Edward Stanley Roscoe⁵⁸, qui nous le décrit comme s'il y avait lui-même assisté des centaines de fois :

It was an interesting scene, dramas of the sea were daily described and startling stories of the ocean were narrated by seamen in the most matter of fact manner. Heroic salvage services and tragic collisions were, oddly enough, as it seemed, discussed from a legal point of view and ultimately translated into money values and reduced to pounds, shillings and pence. The small professional attendance, almost the same from day to day, the absence of spectators, and the seclusion of the Court, tended to

⁵⁶ Miquelon, *Dugard of Rouen*, p. 259.

⁵⁷ Edward S. Roscoe, *Studies in the History of the Admiralty and Prize Courts*, Abingdon, Oxon, Professional Books Limited, 1987 (1932), p. 2.

⁵⁸ Registraire de la cour d'Amirauté et des prises britannique entre 1890 et 1932.

produce an intimate and friendly association, and justice was administered in the atmosphere of a select social club⁵⁹.

L'idée de trouver de la correspondance française au cœur des annales d'une institution anglaise n'est finalement pas si surprenante, compte tenu de l'histoire maritime du pays et de sa rivalité avec la France. Parmi les différentes missions de la High Court of Admiralty, l'une d'entre elles consistait à gérer les prises, c'est-à-dire les navires ennemis capturés au cours des multiples guerres menées par la Grande-Bretagne entre le XVIIe et le XIXe siècle. Ces archives, contenant différentes informations sur les bateaux saisis, forment le fonds des *Prize Papers*. Ces documents constitueront le cœur de la présente étude.

Redécouvert par des chercheurs hollandais au cours des années 1980, le fonds des *Prize Papers* représente des centaines de boîtes de documents, à l'intérieur desquelles il est possible de trouver plusieurs milliers de lettres écrites entre 1652 et 1832. Comme il s'agit des papiers trouvés et saisis sur des navires ennemis de l'Angleterre, on y retrouve beaucoup de documents en langue étrangère, notamment en espagnol, en néerlandais et évidemment en français. Si les chercheurs des Pays-Bas réalisèrent rapidement l'intérêt d'une telle source d'informations, ce n'est que plus récemment que les *Prize Papers* soulevèrent la curiosité générale de la communauté historique⁶⁰. Preuve d'un engouement grandissant, les archives nationales de Londres tinrent, à l'automne 2014, une conférence internationale visant à promouvoir l'étude des *Prize Papers*, ainsi qu'à encourager la collaboration des historiens travaillant sur des sujets connexes⁶¹.

Devant ces documents multilingues, à la fois un symbole des guerres impériales et de la vie quotidienne des gens de la mer, on comprend mieux pourquoi la conférence invitait à voir ces papiers comme une source de « microhistoire globale ». En ce sens, les *Prize Papers* remplissent tous les critères pour intéresser les historiens de l'Atlantique. En fait, on pourrait pratiquement qualifier ce fonds documentaire de source par excellence de l'Atlantique. Dans tous les cas, ces archives possèdent une valeur historique indéniable dont le potentiel commence tout juste à être apprécié.

⁵⁹ Roscoe, *op. cit.*, p.11.

⁶⁰ Annelies Dogterom, « The Prize Papers: letters as loot », dans The British Library, *European Studies Blog*, 10 janvier 2014, [En ligne], <http://britishlibrary.typepad.co.uk/european/2014/01/the-prize-papers-letters-as-loot.html>.

⁶¹ La conférence internationale *All at Sea : The Prize Papers as a Source for a Global Microhistory* eut lieu du 6 au 8 octobre 2014. Voir les détails au <http://www.nationalarchives.gov.uk/events/all-at-sea-conference.htm>.

Ces archives issues du tribunal des prises forment un ensemble éclectique de documents, d'abord classés par guerres, puis par navires. En plus des missives privées qui nous intéressent, on y retrouve la description des vaisseaux, le récit de leur capture, les interrogatoires des capitaines et de quelques autres membres de l'équipage, des factures et des reçus de vente, l'inventaire des marchandises, la liste d'équipage, des lettres de change, des passeports, des permis de navigation, des journaux de bord ainsi qu'une panoplie de documents à caractère juridique comme des procès-verbaux, des déclarations, des plaintes, les rapports des Vice-Amiraux, etc⁶². On y trouve même, parfois, des documents plus insolites comme des cartes à jouer ou encore des chansons et des poèmes.

Parmi les rares historiens ayant référé aux *Prize Papers* dans leurs recherches, il est possible de nommer John Boshier, John Bromley, David Starkey ainsi que James Pritchard. Boshier explique qu'il s'agit de « l'une des collections les plus abondantes et les plus fructueuses des registres de l'amirauté⁶³ », l'ayant consultée pour compiler son dictionnaire biographique *Négociants et navires dans le commerce avec le Canada, 1660-1760* afin d'en apprendre davantage sur les navires traversant l'Atlantique de même que sur leurs propriétaires. Pritchard, spécialiste de l'histoire maritime, a étudié les journaux de bord, ainsi que les différents papiers archivés pour mieux comprendre le désastre maritime français de 1746 associé au nom D'Anville⁶⁴. Dans les cas de Bromley et Starkey, tous deux historiens de la guerre de course, c'est surtout la dimension juridique des *Prize Papers* qui a suscité leur intérêt. À travers les procès-verbaux et les rapports de prise, ils ont su jeter un éclairage sur les règles légales régissant la guerre de course. À propos des *Prize Papers*, Starkey conclut qu'ils représentent « a vast and inconsistent body of data⁶⁵. »

Ainsi, si les archives du tribunal des prises ont déjà été étudiées par le passé, on peut néanmoins prétendre que les lettres de langue française qu'elles contiennent n'ont jamais fait l'objet d'une étude approfondie.

⁶² Londres. Grande-Bretagne. High Court of Admiralty, série 32. *Prize Court: Papers*. Notice descriptive disponible au <http://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C8630>.

⁶³ John Boshier, *Men and Ships in the Canada Trade, 1660-1760 : A Biographical Dictionary*, Ottawa, National Historic Sites, 1992, p.15.

⁶⁴ James S. Pritchard, *Anatomy of a naval disaster: the 1746 French naval expedition to North America*, Montreal, McGill-Queen's University Press, 1995, 309 p.

⁶⁵ David J. Starkey, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, Exeter, Devon, University of Exeter Press, 1990, p. 290.

La guerre de course

Afin de mieux saisir le caractère singulier de ces archives, il importe de les situer dans le contexte de leur création, c'est-à-dire celui de la guerre de course. Cette pratique consistait, en temps de guerre, à capturer les navires de commerce ennemis.

Cette activité est souvent confondue avec la piraterie, et l'on peut certainement y voir quelques ressemblances. Il s'agit dans les deux cas d'entreprises privées, dont le but ultime est l'enrichissement de ceux qui les pratiquent. Les deux activités entraînent généralement une démonstration de force, et parfois de violence, et lorsqu'elles sont réussies, elles mènent à la capture d'un navire et d'un important butin. Toutefois, il s'agit bien de deux entreprises fondamentalement différentes. Alors que la piraterie est un acte illégal et sévèrement condamné, la guerre de course évolue dans un cadre légal rigoureusement réglementé par les gouvernements, les corsaires étant soumis aux lois martiales au même titre que les soldats. Le souci des États européens de combattre la piraterie, ainsi que leurs efforts pour soutenir la guerre de course, explique, selon David Starkey, pourquoi « by the 1730s, [...] piracy had been largely eradicated from the North Atlantic and privateering had been incorporated into the framework of international relations⁶⁶ ». C'est justement à la High Court of Admiralty que revenait, en Grande-Bretagne, le mandat d'administrer la justice liée aux prises et à la guerre de course.

Les origines de la guerre de course remontent au Moyen-âge, alors que les souverains octroyaient un droit de représailles à certains de leurs sujets ayant subi des pertes aux mains de sujets étrangers. Une fois acquis, ce droit permettait donc aux individus brimés d'utiliser la force pour compenser leurs pertes. Ils obtinrent ainsi l'autorisation royale de s'attaquer à leur tour aux compatriotes de leurs agresseurs afin de récupérer les sommes perdues, les excédents saisis devenant propriété du roi⁶⁷. Entre ce droit de représailles médiéval et la guerre de course telle que vécue au XVIIIe siècle, Starkey y perçoit une évolution du concept de réparation : « From the concept of redress of individual loss by reprisal in time of peace, there had evolved the notion of general reprisals against an enemy in wartime⁶⁸. »

La guerre de course se pratiquait donc à l'intérieur d'un cadre légal très strict. Pour faire la guerre de course, une commission du roi, appelée « lettre de marque », était requise, sans quoi toute prise était illégale. Les cours d'Amirauté, qui émettaient ces documents, s'assuraient d'enregistrer toutes les informations associées aux navires commissionnés : nom du vaisseau,

⁶⁶ Starkey, *op. cit.*, p. 19.

⁶⁷ *Ibid.*, p.20.

⁶⁸ Starkey, *op. cit.*, p. 20.

taille de l'équipage, tonnage du navire, ses armements, la quantité de munitions transportées, etc. Ces détails permettaient aux États d'exercer un contrôle important sur les corsaires, s'assurant du même coup que leurs activités se déroulent selon les règles⁶⁹.

Lorsqu'un navire était saisi, s'enclenchait alors un procès au tribunal des prises, relevant de l'Amirauté, afin de déterminer les circonstances exactes de la course. On interrogeait quelques membres de l'équipage du navire capturé, afin de s'assurer que toutes les règles furent bien respectées. Dans les cas où il était prouvé que les corsaires avaient enfreint la loi, ceux-ci étaient sanctionnés, les punitions variant selon le crime commis et pouvant aller jusqu'à la peine de mort dans les cas les plus graves⁷⁰. Lorsque le verdict indiquait que la prise était conforme aux lois internationales, la cargaison saisie était vendue, puis les recettes réparties entre l'État, l'armateur et les corsaires ayant participé à la capture dudit vaisseau. Tous les documents produits à l'époque devant le tribunal de prise forment aujourd'hui les archives des *Prize Papers*.

En temps de guerre, les lettres de marque étaient largement distribuées par les cours d'Amirauté, étant donné que les États profitaient amplement d'une telle entreprise. Ainsi, non seulement la plupart des vaisseaux de ligne possédaient les documents requis pour participer à la guerre de course, mais aussi plusieurs bateaux marchands qui, lorsque l'occasion se présentait, déviaient de leurs missions commerciales pour se lancer à l'assaut des navires ennemis les plus vulnérables. Autrement dit, même si la guerre de course est généralement liée aux activités militaires, il s'agit aussi d'une activité à caractère économique importante. Comme les guerres entre les puissances impériales pouvaient affecter négativement le commerce, la guerre de course représentait pour les négociants une opportunité de compenser les pertes engendrées par les bouleversements des marchés. Cette transition s'explique assez facilement, puisque la majorité des navires appartenait aux marchands. Comme l'explique Starkey, « the majority of shareholders, quite naturally, came from the maritime community, as shipowners and merchants simply shifted their resources from other trades into privateering ventures⁷¹. »

Remplissant ainsi à la fois des fonctions militaires et des objectifs économiques, la guerre de course n'était pas une activité homogène. En effet, la complexité de cette stratégie qui combine entreprise privée et intérêts d'État multiplie les formes qu'elle peut prendre. Comme le note justement l'historien John S. Bromley, les entreprises des corsaires étaient diverses, pouvant être

⁶⁹ *Ibid.*, p.22-23.

⁷⁰ *Ibid.*, p.28-31.

⁷¹ Starkey, *op. cit.*, p. 67.

de grande ou de petite taille, conduites par des chefs de statut social extrêmement varié, qu'il s'agisse d'officiers de marine ou de simples loups de mer, commandant des embarcations de force bizarrement inégale allant de la chaloupe armée à la flibustière et jusqu'aux fins voiliers de quarante canons et plus⁷².

Il convient de compléter ce tour d'horizon par quelques considérations stratégiques à propos de la guerre de course entre la France et l'Angleterre. Pour commencer, pourquoi une telle stratégie fut-elle priorisée au XVIIIe siècle, au détriment des batailles navales classiques ou encore des sièges de villes portuaires? S'intéressant à cette question, l'historien Daniel A. Baugh explique qu'il était extrêmement difficile pour les Britanniques d'assiéger les ports français de l'Atlantique, pour des raisons géographiques. Contrairement aux villes portuaires de la Méditerranée, caractérisées pas de grandes rades faciles d'accès, les ports français de la côte atlantique sont situés au creux de couloirs maritimes étroits, agissant comme défenses naturelles. Cette caractéristique géographique complique la navigation des navires organisés en escadres militaires, empêchant du même coup la planification d'un siège ou d'un débarquement efficace. Les Britanniques, devant l'impossibilité de lancer une attaque amphibie contre les villes françaises de l'Atlantique, auraient donc davantage misé sur la guerre de course⁷³.

Du côté français, le grand problème consistait principalement à composer avec la suprématie maritime des Britanniques dans l'Atlantique, et plus précisément dans la Manche. Les corsaires britanniques étant particulièrement nombreux dans cette zone, les bateaux français devaient éviter les attaques dès la sortie du port. Entre 1744 et 1747, les navires français étaient donc escortés par de puissants convois lors des traversées transatlantiques, de façon à décourager les tentatives ennemies de capturer les vaisseaux commerciaux, ou à tout le moins d'assurer leur défense en cas d'attaques. Toutefois, cette tactique n'était pas sans faille. Si elle permettait de limiter le nombre de navires marchands capturés, elle augmentait du même coup les prises parmi les bâtiments militaires chargés de défendre le convoi. De plus, le rassemblement d'un convoi pouvait prendre beaucoup de temps, laissant amplement de temps aux Britanniques pour planifier une attaque. Les échecs à répétition incitèrent la France à revoir sa stratégie, optant pour la rapidité plutôt que la force pour échapper aux nombreux corsaires britanniques sillonnant les côtes atlantiques⁷⁴.

À partir de 1747, les navires français traversaient l'Atlantique seuls ou en petits groupes, attendant les vents et les conditions favorables pour quitter le port où ils étaient amarrés. De cette

⁷² John S. Bromley, *Corsairs and Navies 1660-1760*, Londres, The Hambledon Press, 1987, p.167.

⁷³ Daniel A. Baugh, « The Atlantic of the Rival Navies, 1714-1783 », dans Nancy L. Rhoden (dir.), *English Atlantics revisited Essays honouring Ian K. Steele*, Montréal, McGill-Queen's University Press, p. 219.

⁷⁴ Baugh, *loc. cit.*, p. 221.

façon, les vaisseaux français naviguaient rapidement, dans l'espoir de rejoindre la grande mer le plus vite possible, là où les risques de capture devenaient beaucoup plus faibles. En effet, l'historien Daniel Baugh explique que les prises étaient généralement faites dans un rayon de 200 milles des côtes; au-delà de cette limite, les navires devenaient plus difficiles à intercepter. Cette réorientation stratégique permit à la France d'éviter un nombre de prises significatif près de ses côtes durant la guerre de Sept Ans, la plupart des vaisseaux français parvenant ainsi à quitter la métropole plus facilement⁷⁵. La majorité des prises furent donc faites près des colonies du Nouveau Monde, moins bien défendues, alors que les navires effectuaient le voyage vers la France.

1.4 Méthodologie

Ce travail prendra donc la forme d'une étude de sources. Si les documents originaux sont conservés aux National Archives de Londres, Bibliothèque et Archives Canada possèdent toutefois une copie microfilmée d'une partie du fonds. Depuis 1990, on retrouve à Ottawa une trentaine de bobines de microfilms contenant une bonne partie sinon l'ensemble des *Prize Papers* pour la période qui couvre la guerre de succession d'Autriche et la guerre de Sept Ans. Quelques visites à Ottawa nous ont permis de fouiller ces archives, à la recherche de lettres pouvant aider notre étude. Certains constats méritent d'être faits par rapport au travail de recherche d'archives que nous avons effectué.

Tout d'abord, il faut faire part de la difficulté initiale à trouver les lettres au beau milieu de tous les *Prize Papers*. Sur une même bobine de microfilms, les documents relatifs à plusieurs navires s'y trouvent à travers lesquels il faut savoir démêler les interrogatoires, les rapports de prises, les documents juridiques et les lettres, lorsqu'il y en a. Comme nous l'avons expliqué précédemment, ces lettres surgissent de nulle part. Malgré l'aide de l'index, le chercheur doit étudier consciencieusement le contenu des bobines pour être bien certain de ne pas laisser passer des documents importants. Les dossiers relatifs à certains navires peuvent contenir jusqu'à cinquante lettres, tandis qu'on n'en retrouvera qu'une ou deux dans d'autres, parfois même aucune. Selon le hasard des prises, nous disposons de bribes de correspondance : chaque vaisseau portait aléatoirement avec lui des parcelles de l'histoire d'un couple, d'une famille ou d'une société commerciale.

⁷⁵ *Ibid.*, p. 222.

Entre 1744 et 1763, l'index des *Prize Papers* dénombre 436 bateaux saisis. Selon ce catalogue, seulement une trentaine de ces navires auraient transporté des lettres. Ce chiffre nous a rendus perplexes dès les débuts de notre recherche. L'acheminement du courrier transatlantique devait assurément dépendre d'une quantité plus importante de bateaux, surtout étalé sur une période de près de vingt ans. Différentes questions surgissent alors. Comment est-il possible que ce nombre soit si bas? Où sont les autres lettres? Il y en avait-il si peu? Ou encore s'agit-il d'une simple coïncidence historique, les navires capturés étant par hasard généralement dépourvus de lettres? À toutes ces interrogations, il semble qu'il ne soit possible, pour le moment, d'avancer qu'un début de réponse.

En fouillant plus en profondeur le fonds HCA 32 à Ottawa, on trouve peut-être une piste de réponse à travers les interrogatoires des membres de l'équipage. Ces interrogatoires, élaborés soigneusement par la Cour d'Amirauté pour chaque prise, visaient à déterminer le trajet du navire capturé, son équipage, ses passagers, son lieu de construction, son armateur, etc. Toujours les mêmes, les questions posées aux membres de l'équipage sont aussi archivées avec le reste des *Prize Papers*. L'une de ces questions, la seizième sur la liste, concerne directement les papiers à bord du navire :

16. Interrogate, What Papers, Bills of Lading, Letters, or other Writings, were on board of the Ship at the Time she took her Departure from her last clearing Port, before her being taken as Prize? Were any of them afterwards burnt, torn, thrown overboard, destroyed, or concealed; and when, and by whom, and who was then present?⁷⁶

À cette question, la plupart des marins interrogés plaident l'ignorance. Toutefois, lors du procès concernant la *Renommée* de Bordeaux, pris le 30 avril 1757, l'un des répondants affirme avoir jeté à la mer « by the captain's order a great number of papers in sight of the ship's company⁷⁷. » Au cours d'un autre procès, un matelot répond qu'il avait à bord une lettre de marque « which he flung over board with a bag full of letters⁷⁸. » Ces témoignages confirment les observations de Xabier Lamikiz, spécialiste du commerce espagnol : les officiers d'une prise, soucieux de voir respecté le secret commercial, avaient tendance à jeter par-dessus bord les lettres

⁷⁶ Canada, Ottawa, Bibliothèque et Archives Canada, Fonds d'archives de la High Court of Admiralty, 1739-1763, B-5735, « Duc de Fronsac de Bordeaux ».

⁷⁷ BAC, HCA 32, B-5748, « Renommée de Bordeaux », Interrogatoire.

⁷⁸ BAC, HCA 32, B-5724, « Navire Marie Anne de Québec », Interrogatoire.

qu'ils transportaient⁷⁹. On peut donc supposer que cette pratique, visant à détruire les documents personnels au moment où la perte du vaisseau semble assurée, était courante.

Une autre piste de réflexion provient de l'historien David Starkey. Celui-ci précise que les *Prize Papers* incluent « any ship's papers taken out of the captured vessel and entered as exhibits⁸⁰. » Autrement dit, les lettres archivées au sein des *Prize Papers* ont sans doute été soumises comme preuves lors du procès de certains navires. Par conséquent, il est possible de croire que pour d'autres vaisseaux, les lettres qu'ils transportaient n'aient tout simplement pas été utilisées comme pièces à conviction au tribunal, n'étant donc pas conservées par la suite.

Enfin, une dernière partie de la réponse se trouve peut-être dans le travail d'archivage lui-même. C'est-à-dire que les informations regroupées dans l'index, aussi utiles soient-elles, sont parfois incomplètes. En ce sens, on peut percevoir ici l'œuvre d'un « médiateur », pour employer le terme de Cécile Dauphin. Il est effectivement possible de tomber sur des lettres en explorant la documentation relative à un navire dont l'index ne fait pourtant aucune mention à cet égard. Ces oublis peuvent compliquer la tâche du chercheur. Cette situation nous empêche malheureusement ici de dresser un portrait général des *Prize Papers* comme sources épistolaires. Seul un dépouillement de l'ensemble du fonds permettrait de dénombrer précisément la quantité de lettres réellement disponibles au sein de ces archives. Il s'agirait toutefois d'un travail de grande envergure, et les limites de temps et de ressources nous empêchent ici d'effectuer une telle recherche exhaustive.

Avant de discuter davantage du corpus de lettres, il convient toutefois de soulever une dernière difficulté rencontrée au cours de cette recherche. Cette difficulté est inhérente au travail de paléographie qui suit la découverte des lettres. Les dégâts occasionnés par le transport en bateau, les ravages du temps, ainsi que le procédé de microfilmage lui-même rendent certaines lettres, du moins certaines sections de celles-ci, très difficiles à déchiffrer. Taches d'encre, papier déchiré, pages manquantes, tels sont le genre d'obstacles que nous impose le fonds des *Prize Papers*. À cela, il faut ajouter les défis occasionnés par la calligraphie des correspondants, parfois soignée, parfois capricieuse. Enfin, l'absence de règles d'orthographe peut ralentir la lecture de l'historien, alors qu'un mot possède parfois autant de formes orthographiques qu'il existe de correspondants.

⁷⁹ Xabier Lamikiz, *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World: Spanish Merchants and Their Overseas Networks*, Woodbridge, Suffolk et Rochester, Royal Historical Society/Boydell Press, 2010, p. 21.

⁸⁰ Starkey, *op. cit.*, p.290.

Malgré tout, nos recherches nous ont permis de trouver et de déchiffrer une quantité non négligeable de missives. Notre corpus compte environ cent cinquante lettres dépouillées lors de nos séjours à Ottawa. La provenance et la destination de ces missives représentent bien, d'ailleurs, l'ampleur et la diversité du monde atlantique français. Les tableaux 1 et 2 dressent la liste des principales villes identifiées dans les lettres. Sans surprise, les grands ports métropolitains comme La Rochelle, Nantes et Bordeaux ont reçu et émis le plus grand volume des lettres à l'étude, bien que les références aux principaux ports de la Nouvelle-France, comme Québec et Louisbourg, et des Antilles, comme Saint-Pierre, ne sont pas négligeables non plus. Autrement, la mention de certaines villes intérieures comme Paris et Limoges démontre bien l'étendue des réseaux de communications transatlantiques.

Tableau 1 : Principales provenances des lettres étudiées

Lettres en provenance de...	Nombre de lettres
La Rochelle	17
Granville	15
Nantes	14
Saint-Malo	11
Bordeaux	9
Rochefort	9
Québec	7
Louisbourg	5
Saint-Pierre-de-Martinique	4
Paris	4
Limoges	3
Halifax	2
Dunkerque	2

Tableau 2 : Principales destinations des lettres étudiées

Lettre à destination de...	Nombre de lettres
Rochefort	10
Québec	8
La Rochelle	6
Bordeaux	6
Dunkerque	5
Louisbourg	3
Saint-Martin	3
Brest	2
Paimboeuf	2
Dieppe	2
Marseille	2
Gaspé	2

2. Les communications transatlantiques

Introduction : L'histoire du *Rochefort* et de son capitaine

Guillaume Mahé, officier supérieur de la Marine, est le capitaine du brigantin le *Rochefort*, vaisseau du roi. À 120 tonneaux⁸¹, le *Rochefort* est une frégate « légère », caractérisée par sa rapidité, idéale donc pour acheminer les ordres et le courrier entre les différents ports du royaume, ainsi que pour transporter les passagers les plus pressés⁸². Comme le sont généralement les capitaines de frégate, un grade finalement peu estimé au sein de la Marine française, Mahé n'est pas un noble, il appartient plutôt à la bourgeoisie française⁸³.

Il vit à Nantes avec sa sœur, qui signe ses lettres « la Roysard », vraisemblablement selon le patronyme de son mari. Très proche de son frère, elle appréhende toujours ses nombreux départs qui l'éloignent de la famille. Afin de pallier cette distance, Mme Roysard s'assure d'écrire souvent à Mahé lorsqu'il est en voyage. En 1757, par exemple, ses lettres permettent de suivre le capitaine qu'il soit à Paimboeuf, Dunkerque ou même Plymouth en Angleterre, là où il doit se rendre cette année-là. Pensant au confort de son frère, elle s'arrange aussi pour lui faire parvenir des bas de coton⁸⁴, ainsi que d'autres articles pouvant lui être utiles durant ses périples. Elle joint aussi à ses missives celles d'autres correspondants, amis ou associés de Mahé.

Regardons de plus près le contenu des lettres qu'elle adresse à son frère. Pour commencer, elle agit comme la correspondante familiale « attitrée » de Mahé. C'est donc par son entremise qu'il reçoit des nouvelles des autres membres de la famille. Elle informe son frère des visiteurs venus le voir durant son absence, lui transmettant leurs compliments ainsi que ceux de son entourage nantais. Elle fait de même avec leurs requêtes, lorsqu'ils en ont. Elle lui fait part aussi des nouvelles locales. Enfin, les lettres de la Roysard lui permettent de témoigner à son frère de sa peine et de son inquiétude à son endroit, tout en glissant quelques critiques au passage.

En effet, elle s'inquiète de voir son frère exercer un métier si dangereux. La mer, déjà hasardeuse en temps de paix, l'est encore plus en période de guerre. Imaginant sans cesse les pires scénarios, elle lui avoue même être « incapable de dormir⁸⁵ » si elle ne le sait pas en sécurité. C'est bien l'absence de nouvelles qui trouble le plus la Roysard, elle qui ne supporte pas

⁸¹ BAC, HCA 32, Finding Aid MSS1909, B-5748, « Rochefort ».

⁸² Michel Vergé-Franceschi, *La marine française au XVIIIe siècle*, Paris, Sedes, 1996, p. 193.

⁸³ *Ibid.*, p.189-190.

⁸⁴ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de Mme Roysard à son frère, le 5 juillet 1757.

⁸⁵ *Ibid.*, 9 septembre 1757.

de voir ses lettres restées sans réponse. Elle s'assure d'ailleurs de faire savoir à son frère son état d'esprit, et aussi lui répète-t-elle plusieurs fois de lui écrire le plus tôt et le plus souvent possible.

Mahé ne reçoit pas uniquement des lettres de sa sœur, et sa négligence à lui répondre s'explique peut-être en partie par l'énergie qu'il déploie à entretenir ses autres correspondances. En tant que capitaine du *Rochefort*, Guillaume Mahé s'est forgé un réseau de contacts d'une certaine ampleur. Aux noms de Cormillaud, Courault, Chauvel et Normand s'ajoutent ceux de quelques autres personnes qui sont régulièrement en communications avec lui. Amis pour la plupart, ils sont la plupart du temps des marchands, et parfois des membres de l'élite administrative⁸⁶; certains d'entre eux apparaissent même comme ses partenaires d'affaires. Ces hommes appartiennent au même monde que Mahé, et comme lui ils se déplacent fréquemment. Dans les lettres qu'ils lui adressent, ils n'hésitent pas à lui demander des services liés à l'acheminement du courrier. Par exemple, Cormillaud, tout juste arrivé dans la capitale du royaume, prie le capitaine du *Rochefort* de bien vouloir récupérer à la poste de Dunkerque les lettres qui lui sont adressées et les lui transférer chez un cousin résidant à Paris⁸⁷.

Le voyage de Mahé en Angleterre au cours de l'été 1757, en pleine guerre de Sept Ans, concerne des prisonniers de guerre français. Le capitaine du *Rochefort* aurait reçu comme mandat de se rendre à Plymouth afin de procéder à un échange de prisonniers entre les deux puissances rivales. En juin et en juillet 1757, Mahé prépare donc son voyage prévu pour la mi-août, qui doit le mener à Plymouth, puis à Dunkerque, là où il doit ramener les prisonniers français échangés. Dans sa préparation, il effectue quelques allers-retours entre Nantes et Paimboeuf, à moins de cinquante kilomètres de là. C'est de cet avant-port qu'il prévoit partir pour l'Angleterre.

Dès le mois de juillet, sa mission diplomatique commence à attirer l'attention de son entourage. Guillaume Mahé est alors la cible de quelques sollicitations. Ayant appris l'échange qui se trame, plusieurs personnes cherchent à lui soutirer un ou deux services. Il reçoit par exemple une lettre d'un ami, M. Chauvel, qui lui écrit de Nantes le 31 juillet 1757. Il le prie alors de bien vouloir s'enquérir, une fois arrivé à Plymouth, d'un cousin à lui, prisonnier en Angleterre, qui serait disponible pour être échangé⁸⁸. Dix jours plus tôt, M. Guitang lui avait écrit pour lui demander d'aider un parent « détenu en ce pays-là », et dont on n'avait pas obtenu de nouvelles

⁸⁶ Par exemple M. Bonhomme, commissaire de Paimboeuf, auquel les correspondants réfèrent régulièrement.

⁸⁷ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de M. Hormillaud à M. Mahé, le 10 septembre 1757.

⁸⁸ *Ibid.*, lettre de M. Chauvel à M. Mahé, le 31 juillet 1757.

depuis bien longtemps⁸⁹. Un autre encore, dénommé Dagory, souhaite profiter de son voyage en Angleterre pour y faire acheminer des lettres à son fils, lui aussi prisonnier de guerre à Plymouth. Une telle communication en pays ennemi est évidemment délicate, aussi indique-t-il clairement dans sa lettre destinée à Mahé la marche à suivre afin d'assurer l'acheminement du message vers son fils. Le capitaine devra d'abord transférer la lettre à un certain Jacques Buchnall, négociant à Portsmouth, avec qui le fils de Dagory serait apparemment en communications. Buchnall aurait alors les moyens de faire parvenir la missive jusqu'à son ultime destinataire. Des demandes semblables, Mahé en recevra bien d'autres avant son départ officiel pour Plymouth. On veut évidemment saisir cette formidable opportunité afin de libérer, ou simplement contacter, un proche détenu en Angleterre.

Guillaume Mahé quitte donc Paimboeuf aux alentours du 10 août 1757, avec comme objectif d'atteindre rapidement Plymouth. Un brouillon de l'une de ses lettres nous indique que le voyage ne dura pourtant pas moins de neuf jours et se termina de façon imprévue : sept jours après son départ, le *Rochefort* fut assailli et capturé par des corsaires anglais. Le navire, écrit-il, « s'était fait mettre à Falmouth » alors que son équipage aurait été « gardé à vue », sans laisser à quiconque le droit de « descendre à terre⁹⁰. » Selon ses dires, Mahé aurait préféré couper la tête à ses assaillants plutôt que d'être conduit à Plymouth en tant que prisonnier, lui qui était en mission diplomatique. Afin de mettre fin à cette malheureuse situation qui l'empêche de poursuivre sa mission, Mahé envoie « dans un petit canot anglais » un officier du *Rochefort*, afin d'« instruire » le gouvernement anglais des récents développements et de la véritable nature de sa mission. Une fois le malentendu résolu, Mahé et son équipage reprennent la route vers Plymouth, où ils arrivent avant le 21 août.

Malheureusement, les lettres ne nous indiquent pas si la mission de Mahé fut un succès. Elles nous signalent toutefois que le 27 août 1757, il est de retour en France. C'est à Dunkerque qu'il s'affaire déjà à préparer son prochain voyage qui doit le mener à Louisbourg. Toutefois, ce n'est pas cette année-là qu'il apercevra la célèbre forteresse de l'île Royale : le 9 novembre 1757, en route pour l'Amérique, le *Rochefort* est à nouveau capturé par des corsaires britanniques. Cette fois, la mission de Guillaume Mahé ne lui offre pas l'immunité diplomatique, et la prise est alors bien légale. Ainsi se termine le voyage fascinant du *Rochefort*, son capitaine capturé, l'ironie de l'histoire voulant que quelques mois auparavant, il eût été lui-même chargé d'échanger des prisonniers entre la France et l'Angleterre.

⁸⁹ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de M. Guitang à M. Mahé, le 20 juillet 1757.

⁹⁰ *Ibid.*, lettre de Guillaume Mahé, non datée.

Dans ces bribes de correspondance se croisent la petite et la grande histoire : bas de coton et aléas de la guerre de Sept Ans, une certaine intimité familiale et une très officielle, quoique rocambolesque, mission diplomatique, les inquiétudes d'une sœur et le rite brutal d'une prise par des corsaires. Mais le cas du *Rochefort* et de son capitaine peut nous intéresser aussi pour ce qu'il dévoile d'un système de circulation de l'information dont on capte ici quelques transmissions, grâce à l'ensemble des lettres saisies sur le navire avec le reste du butin par les corsaires en novembre 1757. Des lettres provenant donc des *Prize Papers*, qui nous renseignent sur les attentes des gens envers les communications, et plus largement sur les « mécanismes » qui régissent ces dernières.

En tant que frégate royale récemment dépêchée en mission diplomatique en Angleterre, le *Rochefort* n'est toutefois pas une prise typique. Déjà, les vaisseaux du roi pris par les corsaires sont plutôt rares. En effet, la majorité des navires français capturés à cette époque sont davantage des navires de commerce⁹¹. Au sein de notre échantillon, représentant 27 vaisseaux français capturés entre 1744 et 1763, seulement deux appartiennent à la Marine royale. Sur l'ensemble des 436 navires recensés par les *Prize Papers*, tout juste une vingtaine d'entre eux sont la propriété du Roi français. Si l'on ajoute à cela la mission et le destin particulier du *Rochefort*, on se retrouve avec un cas qui sort évidemment de l'ordinaire.

Toujours est-il que les pratiques de communication adoptées par Mahé et ses correspondants témoignent de celles employées par les autres personnes dont les lettres finiraient par faire partie de notre corpus. En effet, bien que le voyage de Mahé et de son équipage se soit limité, du moins pour la période couverte par les lettres dépouillées, à une traversée de la Manche, les autres lettres des *Prize Papers* laissent croire que les mécanismes des communications sont semblables pour la traversée de l'Atlantique. Après tout, le *Rochefort* n'était-il pas destiné à rejoindre Louisbourg lorsqu'il fut capturé en novembre 1757? Il est donc permis de croire que les principaux acteurs de cette histoire auraient agi de façon semblable. Il faut néanmoins préciser que si les mécanismes de base restent identiques, les risques, les imprévus et les ratés augmentent inévitablement avec la distance à franchir.

L'histoire du *Rochefort* et de son capitaine Guillaume Mahé servira donc en quelque sorte de fil conducteur à ce chapitre. Dans une première section, nous examinerons d'abord les caractéristiques générales des communications maritimes à cette époque. Nous verrons nos

⁹¹ Pour de plus amples renseignements à propos des navires étudiés, consulter le tableau des navires en annexe.

correspondants employer des intermédiaires dans l'acheminement du courrier, produire des duplicatas et des résumés, se familiariser avec les calendriers de navigation et formuler des notions des délais raisonnables d'attente propres à ce système d'informations. Une deuxième section s'intéressera plutôt aux répercussions particulières de la guerre sur les communications transatlantiques, à savoir la perturbation du trafic maritime et la capture des vaisseaux.

2.1 Les pratiques de communication

L'absence d'un dispositif postal spécialisé entre la France et les colonies force bien évidemment les correspondants à concevoir différentes façons de faire voyager leurs lettres jusqu'à l'autre rive de l'Atlantique. C'est sans doute à cette multiplicité des cheminements que réfère l'historien des communications John Willis lorsqu'il écrit qu'entre la Nouvelle-France et la France, il n'y a pas un seul système postal, mais bien une « myriade⁹² » de différents systèmes postaux. En effet, les lettres sont acheminées selon des canaux de communications très variables, selon la destination de la missive, son facteur et les informations qu'elle contient.

Du côté des communications administratives, de nombreux agents officiels s'assurent de transporter les ordres et autres renseignements concernant l'administration impériale. Parmi eux, on retrouve bien évidemment les navires de la Marine française. Toutefois, comme le rappelle Banks, l'État a aussi régulièrement recours aux vaisseaux marchands pour acheminer le courrier gouvernemental au sein de l'Atlantique français⁹³. À ce sujet, mentionnons brièvement que le dispositif officiel de communications, qu'il passe par des vaisseaux marchands ou ceux du Roi, bénéficie de la meilleure structure d'acheminement du courrier. L'historien Bernard Allaire explique qu'il s'agit en fait d'un réseau très serré, pour employer son vocabulaire, notant par exemple la présence de codes secrets, de valises scellées, ainsi qu'un transport postal hautement contrôlé⁹⁴.

De leur côté, les particuliers, qu'ils soient marchands ou non, placent leurs lettres sur les vaisseaux disponibles, profitant simplement des occasions qui se présentent à eux selon le va-et-vient de la navigation. Par conséquent, les voies de communication sont multiples, ce qui crée le mélange de lettres que l'on peut trouver à bord des navires. Quelques-unes d'entre elles ont un

⁹² Willis, *More than words*, p.3.

⁹³ Banks, *op. cit.*, p.155-156.

⁹⁴ Allaire, *loc. cit.*, p. 19-34.

caractère plus officiel comme dans le cas de certains documents du *Rochefort*, mais plus souvent il s'agit de lettres familiales et commerciales.

Ces deux derniers types sont d'autant plus associés que souvent, comme le fait remarquer Toby Ditz, le commerce était justement structuré par les liens de famille, celle-ci représentant d'ailleurs « an important, if not the only, site for business-related transaction⁹⁵. » Elle fait d'ailleurs remarquer que la distinction entre lettre commerciale et personnelle n'est pas si simple pour ces correspondants. À cette époque, affirme-t-elle, il ne s'agit pas tant de départager le domaine familial de celui des affaires, mais plutôt de savoir distinguer les entreprises familiales des associations strictement contractuelles⁹⁶.

Quoi qu'il en soit, comme les canaux de communications « privées » ne connaissent pas l'étanchéité et le contrôle rigoureux des réseaux officiels, les particuliers doivent s'arranger pour optimiser les chances que leur lettre atteigne son destinataire. De plus, ils doivent bien évaluer le temps que devrait exiger l'aller-retour du courrier, afin de fixer raisonnablement leurs attentes. Nous établirons donc dans cette section les principales pratiques de communication employées par ces correspondants du réseau de communications « privées », orientées vers la famille et le commerce. Les quelques distinctions entre ces deux types de communications seront aussi évoquées, lorsque nécessaires.

Les intermédiaires

L'histoire de Guillaume Mahé permet tout d'abord d'apprécier le travail de certains intermédiaires qui s'ingèrent dans la circulation du courrier. Comme nous l'avons vu, le capitaine du *Rochefort* représente évidemment un intermédiaire fort sollicité, étant en mesure, dans l'idéal, de traverser l'océan pour délivrer un message. On lui confiera volontiers une missive, en espérant qu'il puisse atteindre son destinataire. Néanmoins, derrière l'intermédiaire qui traverse les mers, il y a aussi, souvent, celui qui centralise les informations dans le port français. Ainsi, la Roysard agit elle aussi en tant qu'intermédiaire en recueillant à Nantes les informations familiales destinées à Mahé et en les lui relayant à travers ses propres lettres. Elle lui transfère ainsi messages, vœux et demandes de la famille, mais aussi des lettres provenant de divers proches et amis. En ajoutant la dimension orale d'un tel système de communications – nous y reviendrons –,

⁹⁵ Ditz, « Formative ventures », p.66.

⁹⁶ *Ibid.*

on constate finalement qu'au XVIII^e siècle, les communications transatlantiques sont relayées par une gamme assez large d'intermédiaires.

Débutons donc avec l'exemple de l'intermédiaire portuaire, individu qui ne se déplace guère, bien incarné par la sœur de Guillaume Mahé. Contrairement à son frère qui s'absente régulièrement de la maison, la Roysard reste à Nantes la plupart du temps. Elle est ainsi beaucoup plus facile à joindre que son frère. En contact fréquent avec lui, celle-ci est la mieux renseignée quant aux déplacements de Mahé. Des personnes souhaitant adresser un mot au capitaine du *Rocheport*, mais ignorant son emplacement actuel peuvent prendre contact avec elle. En tant qu'intermédiaire, la Roysard s'assurera ensuite de transférer leurs messages avec les siens.

Par exemple, dans sa lettre du 5 juillet 1757, elle raconte à son frère la visite d'une madame Boudichon : « Lorsque tu fus parti, il me vint ici Madame Boudichon me demander s'il était vrai que tu allais chercher des prisonniers en Angleterre et que si cela était, qu'elle prie de penser en Monsieur Boulon⁹⁷. » En transmettant ainsi ce message à son frère, la Roysard agit comme un relais de l'information entre Mme Boudichon et le capitaine du *Rocheport*. Ce genre de pratique est courant dans les correspondances étudiées, même lorsque la cible des messages se trouvait outre-Atlantique. Dans certains cas, comme dans l'exemple tout juste évoqué, il s'agit d'un message concret, d'une requête ou d'un service qui attend une réponse ou une réaction précise de la part du récepteur de la lettre. Évidemment, les correspondants ne font généralement que transmettre les salutations et les compliments des proches :

Votre frère André vous assure de ses respects, est bien reconnaissant de vos attentions et vous prie de les lui continuer, et lui de son côté qui va travailler de son mieux pour que vous soyez content de lui⁹⁸.

[Elle] m'a prié de te dire bien des choses pour elle, aussi que nos voisins et voisines [...] ont tous bu de bons coups à ta santé. Ils te font tous mille tendres compliments⁹⁹.

J'ai à te dire que nos enfants t'assurent de leur respect, mes beaux-frères te font bien leurs compliments aussi bien que ma sœur et ma mère aussi bien son mari, sans oublier toute la famille qui te souhaite une parfaite santé¹⁰⁰.

Ces compliments et ces salutations sont certes protocolaires, il n'en demeure pas moins que ces informations opèrent sur les dynamiques familiales. Leur signification dépasse largement la politesse et les bonnes manières. Véhiculer les vœux et les salutations familiales permet de

⁹⁷ BAC, HCA 32, B-5748, « Rocheport », lettre de Mme Roysard à M. Mahé, 5 juillet 1757.

⁹⁸ BAC, HCA 32, B-5717, « Atalante de Nantes », lettre de la Deschenais Ménart à son fils, le 20 août 1744.

⁹⁹ BAC, HCA 32, B-5744, « Mazette de Québec », lettre de Mlle Dupré à M. de Bigot, le 28 février 1757.

¹⁰⁰ BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de Bordeaux », lettre de Jeanne Dubien à son époux, le 2 avril 1748.

solidifier, du moins à l'écrit, les relations entre le correspondant absent et ses proches. Sarah M.S. Pearsall, qui a étudié l'épistolarité des familles « éclatées » du monde atlantique anglais, avance une thèse intéressante à ce sujet. Elle explique que les lettres familiales visent à accentuer le sentiment familial, de façon à compenser la réalité « chaotique » qui règne au sein de l'Atlantique, un monde en ébullition qui « déconstruit » les familles. Pearsall affirme que les correspondants projettent à travers leurs lettres une image de la famille « unie » afin de surmonter les inquiétudes liées à la mobilisation croissante de la société, celle-ci étant causée notamment par la distance coloniale et les guerres impériales¹⁰¹. Il n'est d'ailleurs pas rare qu'un de nos correspondants ait, en retour, des mots à offrir à l'entourage de son destinataire. Par exemple, dans une lettre du 6 juillet 1757, M. Rondel demande à Guillaume Mahé « d'assurer de [son] respect à Mr. et madame Bonhomme¹⁰². » Les mêmes formules précédemment utilisées sont alors renvoyées aux parents vivant de l'autre côté de l'Atlantique :

Je vous prie de faire mes compliments à votre parrain¹⁰³.

J'embrasse M. votre frère et M. Bigot¹⁰⁴.

Je vous prie de faire bien mes assurances de respect à mon cher père et à ma chère mère¹⁰⁵.

Qu'il soit un marchand ou négociant établi dans un port français relayant les directives commerciales de la société à un associé outre-mer ou un membre de la famille rassemblant les messages de la parenté à l'intention d'un cousin éloigné, le correspondant s'assure de retransmettre des informations provenant de tierces personnes. Si ce n'est cette personne qui elle-même ajoute quelques lignes à la lettre d'un intermédiaire, s'assurant du coup de ne pas voir son propos déformé.

Une missive rédigée le 24 février 1757 par Marie Dartigues à l'intention de son frère, officier au Canada, peut servir d'exemple de ce genre de pratique. Elle lui écrit près de trois pages de texte qu'elle conclut rapidement : « Il faut que je finisse parce que ma mère veut t'écrire, adieu mon cher Dartigues¹⁰⁶ [...] ». Les deux paragraphes suivants sont signés par sa « bonne mère De

¹⁰¹ Pearsall, *op. cit.*, p. 28.

¹⁰² BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de M. Rondel à M. Mahé, le 6 juillet 1757.

¹⁰³ BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre de Madeleine Rioux à son fils, le 18 juillet 1755.

¹⁰⁴ BAC, HCA 32, B-5735, « Deux frères de la Rochelle », lettre d'Anne Descamps Labadie à son frère, le 12 mai 1758.

¹⁰⁵ BAC, HCA 32, B-5717, « Atalante de Nantes », lettre de Claire Hardy à son frère, le 31 août 1744.

¹⁰⁶ BAC, HCA 32, B-5744, « Mazette de Québec », lettre de Marie Dartigues à son frère, le 24 février 1757.

Lassaigne¹⁰⁷. » Ce procédé fonctionne aussi dans l'autre sens, alors que certains correspondants adressent quelques lignes de leur lettre à un autre destinataire, à l'image d'une apostrophe. Le correspondant ayant recours à une telle pratique identifie un destinataire principal, à qui s'adresse la majorité du texte, bien qu'il y glisse une phrase manifestement destinée à une autre personne. L'efficacité de cette pratique repose essentiellement sur la grande proximité entre le destinataire secondaire et le principal récepteur de la lettre. Aussi adresse-t-on généralement ces quelques lignes à un membre de la famille proche, pratique qu'observe aussi Lorraine Gadoury. Par exemple, dans une lettre pourtant adressée à son « cher mari », Thérèse Duchesne Doucette insère une phrase apparemment destinée à son fils : « Je te dirai, mon cher fils, que je suis accouché d'une fille qui se porte bien¹⁰⁸. » Puis, dans une lettre écrite par Jeanne Ducasse à son « cher amour », on retrouve une ligne à l'intention de son garçon : « Je te dis mon cher fils que madame Domainget est venue me voir le lendemain de ton départ¹⁰⁹. » Dans les deux cas, les apostrophes surviennent sans avertissement et sans transition, insérées dans le texte naturellement comme s'il était entendu que la lettre soit éventuellement lue par la personne mentionnée.

L'intermédiaire portuaire peut aussi écrire une lettre pour le compte de quelqu'un d'autre, advenant que cette personne soit incapable de la rédiger par elle-même. Par exemple, on retrouve sur la *Reine des Anges* une lettre qui débute ainsi : « Monsieur Voisin se trouvant pour le présent indisposé de la fièvre et ne pouvant lui-même, m'a prié de vous écrire [...]»¹¹⁰. » La lettre est signée par la main de M. Moysset, qui précise toutefois écrire « pour Mr Voisin ». Ce procédé démontre encore une fois la présence importante de ces intermédiaires dans le processus de communication transatlantique.

Enfin, une autre méthode privilégiée par ces intermédiaires portuaires consiste à directement joindre les lettres d'autres correspondants aux leurs. Dans une missive adressée à son frère, le 30 juillet 1757, la Roysard écrit : « Tu trouveras ci-joint une lettre de Mr Des Pelus qui arrive d'Angleterre qui te prie de bien lui faire réponse¹¹¹. » Les correspondants transatlantiques procèdent souvent de la même façon. Par exemple, le 27 février 1756 à Rochefort, un dénommé Rozé joint à sa missive une autre signée par le frère de son correspondant, M. Limouzin¹¹². Puis,

¹⁰⁷ BAC, HCA 32, B-5744, « Mazette de Québec », lettre de Marie Dartigues à son frère, le 24 février 1757.

¹⁰⁸ BAC, HCA 32, B-5723, « Louis Sextus de Bordeaux », lettre de Thérèse Duchesne Doucette à son mari, le 15 octobre 1747.

¹⁰⁹ BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de Bordeaux », lettre de Jeanne Ducasse à son mari, non datée.

¹¹⁰ BAC, HCA 32, B-5748, « Reine des Anges », lettre de M. Voisin, le 25 octobre 1756.

¹¹¹ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de Mme Roysard à son frère, le 30 juillet 1757.

¹¹² BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre de M. Rozé à M. Limouzin, le 27 février 1756.

deux autres documents trouvés sur la *Mazette* de Québec confirment aussi cette pratique. Marie Dartigues, dans la lettre précédemment mentionnée, explique : « Mon cher Dartigues, mademoiselle Dupré m'a dit si je voulais t'écrire cette semaine, qu'elle allait écrire à monsieur Bigot et qu'elle ferait à l'ordinaire passer mes lettres avec les siennes¹¹³. » L'ajout de l'expression « à l'ordinaire » démontre bien qu'il s'agit ici d'un procédé répandu. Sur le même navire, on retrouve justement la lettre de la demoiselle Dupré dont il est question. Celle-ci confirme son rôle de relais des communications, affirmant que « Mlle Dartigues doit écrire à Mr son frère dans mes deux enveloppes¹¹⁴. »

À noter que les demoiselles Dupré et Dartigues vivent respectivement à Poumarède et Cap du Bosc, situés à l'intérieur des terres. Aussi ces demoiselles vivent-elles loin de la mer, et doivent-elles recourir encore aux services d'un autre intermédiaire, sans doute ce M. Lévesque évoqué par Mlle Dupré au début de sa lettre : « Mr Lévesque me promet de remettre celle-ci dans le premier vaisseau qui partira pour le Canada¹¹⁵. » Comme le démontre ce dernier exemple, il n'est pas nécessaire que les lettres jointes soient adressées au même destinataire. Alors que Marie Dartigues écrit à son frère par l'intermédiaire de Mlle Dupré, celle-ci écrit à M. Bigot. On suppose alors que Bigot, à la réception de l'enveloppe, s'occupera de transférer à M. Dartigues ce qui lui revient, devenant alors lui-même encore un autre chaînon dans la circulation du courrier.

À ces intermédiaires portuaires, immobiles, chargés de concentrer l'information localement afin de faciliter son expédition, s'ajoutent ainsi dans l'engrenage des communications transatlantiques les intermédiaires mobiles, chargés de transporter les messages vers leurs destinataires. Alors que certains d'entre eux doivent parcourir la courte distance séparant la campagne d'une ville portuaire, d'autres s'aventurent dans des périple océaniques d'une immense ampleur. Encore une fois, quelques exemples trouvés ailleurs dans les *Prize Papers* témoignent de la confiance accordée à ces intermédiaires mobiles sans qui l'information ne pourrait atteindre son destinataire :

Vous me marquez que mon frère le marin doit arriver, voilà une lettre pour lui, je vous prie de lui donner à lui-même¹¹⁶.

Je vous serai obligé, mon cher garçon, de porter cette lettre à M. De la Filière qui commande l'Aquilon¹¹⁷.

¹¹³ BAC, HCA 32, B-5744, « Mazette de Québec », lettre Marie Dartigues à son frère, le 24 février 1757.

¹¹⁴ *Ibid.*, lettre de Mlle Dupré à M. de Bigot, le 28 février 1757.

¹¹⁵ *Ibid.*

¹¹⁶ BAC, HCA 32, B-5717, « Atalante de Nantes », lettre de Claire Hardy à son frère, le 31 août 1744.

¹¹⁷ BAC, HCA 32, B-5744, « Marie Esther de la Rochelle », lettre à M. Bardon, le 7 août 1756.

J'ai une lettre [...] que je vous enverrai avec un autre paquet de lettres qu'on vous prie de porter à Louisbourg¹¹⁸.

Guillaume Mahé est évidemment familier avec de telles façons de faire. Nous avons vu qu'au cours du mois de juillet 1757, de nombreux correspondants lui font parvenir des lettres, en espérant qu'il se chargera ensuite de leur transmission à leur ultime destinataire. En effet, cette tâche revient en grande partie aux capitaines de navires, ceux de la Marine royale comme ceux des vaisseaux marchands. Eux-mêmes des correspondants assidus, appelés par leurs fonctions à tenir informés du déroulement du voyage les négociants, armateurs ou officiers avec qui ils sont en relation, ils sont aussi des facteurs maritimes par excellence. Ils veillent ainsi à rapporter consciencieusement les moindres déplacements du navire ou encore les différentes opportunités commerciales qui se présentent à lui. Pour citer Ian Steele, « like governors bound out with their instructions, masters [of merchant ships] might be asked to correspond by every opportunity¹¹⁹. » Kenneth Banks explique quant à lui qu'ils entretiennent, à l'image des marchands, une « culture of careful documentation and extensive recording of information¹²⁰ ». De plus, la majorité d'entre eux possède un vaste réseau de contacts au sein de l'élite marchande et administrative. Ces personnes sont parmi les plus susceptibles d'entretenir une correspondance entre la métropole et les colonies.

S'il est difficile d'évaluer le volume de lettres dont peuvent être chargés les capitaines de bateaux, quelques passages nous fournissent certains indices. Un correspondant écrit par exemple à M. Le Coq, maître de l'*Heureux Malouin* : « Trouvez bon que je vous prie de vouloir bien mettre dans votre sac aux lettres les onze incluses, ce sera un surcroît d'obligations que je vous aurai¹²¹. » Cet extrait nous indique que des dizaines de lettres pouvaient être transportées par un capitaine de vaisseau. La mention d'un « sac aux lettres » revient également dans les interrogatoires des *Prize Papers*, suggérant que les capitaines étaient parfois chargés d'un nombre considérable de missives.

Autrement dit, les capitaines jouent un rôle-clé dans l'acheminement du courrier transatlantique. Comme les correspondants mentionnent généralement le nom du messager en début de lettre, ce n'est donc pas un hasard si l'on y retrouve souvent le nom du capitaine du vaisseau sur lequel se trouve ladite lettre :

¹¹⁸ BAC, HCA 32, B-5738, « Fidelle de Louisbourg », lettre de M. Daguerre à son frère, le 9 juillet 1757.

¹¹⁹ Steele, *op. cit.*, p. 215.

¹²⁰ Banks, *op. cit.*, p. 158.

¹²¹ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de M. Couillard à M. Le Coq, le 26 juin 1758.

Ma chère sœur, je profite de l'occasion de M. Le Coq pour te donner de mes nouvelles qui sont fort bonnes, Dieu merci¹²².

Je profite mon cher fils du départ de la goélette la Fidelle, capitaine Daguerre, qui part pour Louisbourg¹²³ [...]

Ma chère épouse, [...] je vous écris deux notes par Mr. Derratszou qui part avec la flotte¹²⁴ [...].

Mon cher amour, je profite de l'occasion de Monsieur Chaboisseau pour te donner plus souvent de mes nouvelles¹²⁵.

Évidemment, les capitaines de navire ne sont pas les seuls intermédiaires mobiles sollicités, et d'autres personnes peuvent être mentionnées dans les lettres. Toutefois, lorsque le nom évoqué ne correspond pas à celui du capitaine, il s'avère plus difficile de déterminer l'identité du messenger transatlantique. Le capitaine en second, les simples matelots et même les passagers représentent aussi des intermédiaires de choix pour les correspondants. Seule une étude plus poussée des équipages et des passagers permettrait d'identifier les autres intermédiaires potentiels, ainsi que d'identifier leurs fonctions sur le navire.

Les correspondants laissent fréquemment des instructions précises à l'intention de ces intermédiaires mobiles, afin de les aider dans leur travail. Assez souvent, l'adresse qu'on fournit alors est celle d'un autre intermédiaire chargé de la distribution ultime du courrier. Par exemple, lorsque Cormillaud, écrivant de Paris, demande à Mahé de lui faire parvenir les lettres qui l'attendent à la poste de Dunkerque, il lui indique de « les envoyer ici à l'adresse de mon cousin, laquelle est à Mr. Rousseau chez Mr. André, procureur au parlement de Paris, rue Neuve Saint-Médéric¹²⁶. » D'autres fois encore, les correspondants laissent des instructions au cas où l'intermédiaire serait incapable d'accomplir sa tâche. Par exemple, dans la lettre que Courault souhaite acheminer jusqu'à son fils détenu à Plymouth, il laisse en post-scriptum les directives à suivre advenant qu'un imprévu empêche Guillaume Mahé de remplir sa mission : « Si vous n'allez pas à Plymouth, vous pourrez mettre une enveloppe et adresser la lettre à M. Méguin¹²⁷. »

Enfin, il ne faut pas négliger la dimension orale de ce système de communications, qui ajoute elle aussi un élément d'intermédiation dans la diffusion des renseignements. Par exemple, la lettre peut être accompagnée d'une information orale, devant être transmise par le porteur de la

¹²² BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de M. Lavallier Maillet à sa sœur, le 8 octobre 1757.

¹²³ BAC, HCA 32, B-5738, « Fidelle de Louisbourg », lettre de Mme Lamarre à son fils, le 24 juillet 1757.

¹²⁴ BAC, HCA 32, B-5723, « Marie de Bayonne », lettre d'un mari à sa femme, le 30 septembre 1744.

¹²⁵ BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de bordeaux », lettre de Jeanne Ducasse à son mari, non datée.

¹²⁶ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de M. Hormillaud à M. Mahé, le 10 septembre 1757.

¹²⁷ *Ibid.*, lettre de M. Coureault fils à M. Mahé, le 20 juillet 1757.

lettre. C'est le cas par exemple pour une lettre de M. Ricard à sa femme, alors qu'il laisse le soin au messager de lui donner plus de détails concernant un malencontreux accident : « Je ne t'informerai point de notre naufrage, ce que monsieur notre major qui te remettra ma lettre t'en fera un détail¹²⁸. » Par ailleurs, certaines des informations relayées dans les lettres ont d'abord été véhiculées oralement :

L'on m'a dit qu'il était certain que madame Gourville n'avait pas eu de gage.¹²⁹

J'ai été salué monsieur de la Fontaine qui m'a dit avoir reçu de vos nouvelles depuis six jours, ce qui fait que je vous écris l'apprenant¹³⁰.

Monsieur Dandara est arrivé le 15 octobre qui nous a dit qu'il avait eu bien des attentions pour toi¹³¹.

L'on m'a dit que vous allez charger des canons pour Brest. Je ne sais si cela est vrai¹³².

À propos du courrier familial, ce qui se dégage de ces nombreuses formes d'intermédiation dans le système de communications transatlantiques de l'époque, c'est le caractère relativement public des informations véhiculées, même lorsque celles-ci paraissent à première vue personnelles ou privées. Effectivement, on peut difficilement prétendre à l'étanchéité des communications personnelles, alors qu'une lettre peut passer entre les mains de plusieurs personnes avant d'atteindre son destinataire final. Il convient d'ajouter que les missives ne sont pas toujours pourvues d'une enveloppe, ce qui favorise encore davantage l'indiscrétion des différents facteurs.

Tous ces chaînons pour relayer les informations à travers l'Atlantique ne sont pas surprenants au XVIII^e siècle, et nos correspondants en sont évidemment conscients. Benoît Melançon décrit parfaitement la situation, affirmant que

les circuits de communications ne sont jamais fermés alors : le destinataire désigné n'est qu'un intermédiaire entre le destinataire et celui auquel il veut véritablement s'adresser; dans d'autres cas, la destination est collective; parfois c'est l'écriture même qui l'est. [...] Le destinataire ne sait pas toujours qui le lira¹³³.

¹²⁸ BAC, HCA 32, B-5723, « Louis Sextus de Bordeaux », lettre de M. Ricard à sa femme, le 15 octobre 1747.

¹²⁹ BAC, HCA 32, B-5746, « Names unknow », lettre de Mme Leblanc à sa sœur, le 2 août 1756.

¹³⁰ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de M. Coisson à M. Mahé, le 29 avril 1757.

¹³¹ BAC, HCA 32, B-5723, « Louis Sextus de Bordeaux », lettre de Josette Hébert à son fils, le 17 octobre 1747.

¹³² BAC, HCA 32, B-5748, « Reine des anges », lettre de M. Voisin à son frère, le 5 janvier 1756.

¹³³ Benoit Melançon, « Diderot épistolier : pour une poétique de la lettre familière au XVIII^e siècle. Conclusions d'une thèse », dans Benoît Melançon et Pierre Popovic (dir.), *Les facultés des lettres : recherches récentes sur l'épistolaire français et québécois*, Montréal, Université de Montréal, 1993, p.26.

Sarah M.S. Pearsall arrive quant à elle aux mêmes conclusions, réaffirmant le caractère public des lettres au sein du réseau de communications familiales. Elle affirme même que les missives étaient souvent lues à voix haute, en la présence de parents et d'amis, circulant librement au sein d'un petit groupe de personnes. Plus encore, l'historienne affirme que ces lettres familiales se voyaient même considérées comme une « propriété collective¹³⁴. » Bien que ces nombreux relais de l'information atténuent le caractère privé d'au moins une partie des correspondances transatlantiques, ils facilitent néanmoins l'acheminement des nouvelles en multipliant les canaux de communications.

À l'égard des communications commerciales, l'existence de ces nombreux intermédiaires est un peu moins gênante. Les marchands jouissent d'une emprise enviable sur l'acheminement du courrier transatlantique, et par conséquent sur les intermédiaires eux-mêmes. Bien que relayées aussi par différents individus, les informations mercantiles restent malgré tout à l'intérieur d'un même réseau commercial, limitant ainsi leur volatilité. Les marchands ne souhaitent évidemment pas ébruiter leurs affaires, et par conséquent nuire à leur commerce ou favoriser un concurrent. Comme l'explique Miquelon, « much of the commercial news was of a confidential nature¹³⁵. »

Néanmoins, certaines nouvelles que l'on retrouve dans les correspondances marchandes, comme les prix, les excédents, les pénuries, les nouvelles diplomatiques et les changements politiques, finissent toujours par s'ébruiter rapidement au-delà du réseau concerné. Autrement dit, même les documents marchands n'échappent pas à l'intermédiaire oral. Comme le fait observer d'ailleurs l'historienne Toby Ditz, « the material contained in mercantile letters was reincorporated into those oral conversations¹³⁶. » Décrivant les correspondances marchandes, elle y perçoit même « a quasi-public form of writing, bridging private communications and published news, the familiar and the anonymous, the local and the distant¹³⁷. »

Les duplicatas et les résumés

La présence de plusieurs intermédiaires dans la diffusion des informations ne représente toutefois qu'une des solutions trouvées par les correspondants du XVIIIe siècle afin de relever le défi des communications transatlantiques. En plus des nombreux intermédiaires chargés de les

¹³⁴ Pearsall, *op. cit.*, p. 36-37.

¹³⁵ Miquelon, *Dugard of Rouen*, p.73.

¹³⁶ Ditz, « Formative venture », p.70.

¹³⁷ *Ibid.*

transporter, les missives sont souvent reproduites en plusieurs copies, de façon à augmenter les chances que l'une de ces lettres atteigne son destinataire. Il s'agit d'une stratégie plutôt courante, particulièrement en temps de guerre, comme l'a déjà fait observer Jane Harrison dans son histoire de la poste en Nouvelle-France¹³⁸.

D'emblée, il convient de remarquer que les lettres trouvées à bord du *Rocheport* ne font pas mention de duplicatas. Différentes hypothèses peuvent alors être soulevées. Tout d'abord, il est probable qu'une telle précaution soit plus fréquente pour les communications transatlantiques, étant donné qu'une plus grande distance à parcourir entraîne davantage de risques. À cet égard, n'oublions pas que les lettres saisies à bord du *Rocheport* ont pour la plupart traversé la Manche – sur un navire qui de surcroît bénéficiait en principe de l'immunité diplomatique – quand elles n'ont pas tout simplement franchi la courte distance séparant Nantes de Paimboeuf ou de Dunkerque. Il est donc raisonnable de croire qu'il n'a pas semblé nécessaire aux correspondants de produire des duplicatas, d'autant plus que certaines de ces lettres ont possiblement été acheminées par voies terrestres, plus sûres que les voies maritimes de communication.

L'utilisation de duplicatas est en revanche attestée par un certain nombre de lettres transatlantiques trouvées ailleurs parmi les *Prize Papers*. Les correspondants qui se servent d'une telle technique en avertissent généralement le destinataire:

Je vous écris par deux différents bâtiments afin que tout au moins vous receviez une lettre¹³⁹.

Je vous écris deux lettres du même jour dans différents navires¹⁴⁰.

Mr. Lévesque me promet de remettre celle-ci dans le premier vaisseau qui partira pour le Canada dont je vais tirer une seconde copie afin que l'une ou l'autre te parvienne. Je pris la même précaution le mois passé¹⁴¹.

Je saisis avec empressement toutes les occasions qui se présente pour te marquer combien je suis attachée à toi puisque voici la seconde lettre que je t'écris. La première était par un bateau adressé à Mr. Arnaud et celle-ci est par Mr. Jean Blancard qui s'en charge¹⁴².

Entre deux copies envoyées, il arrive que des correspondants évoquent une préférence. Par exemple, dans une lettre acheminée sur la *Gentille Marguerite*, Guy de Loup glisse cette mention à son épouse : « Je t'ai écrit par la *Françoise*, mais j'espère que tu auras celle-ci avant

¹³⁸ Harrison, *op. cit.*, p. 91.

¹³⁹ BAC, HCA 32, B-5723, « Louis Sextus de Bordeaux », lettre de Mme Gaboury à son fils, le 9 octobre 1747.

¹⁴⁰ BAC, HCA 32, B-5723, « Marie de Bayonne », lettre de Pierre Andrette à son parrain, le 21 novembre 1744.

¹⁴¹ BAC, HCA 32, B-5744, « Mazette de Québec », lettre de Mlle Dupré à M. de Bigot, le 28 février 1757.

¹⁴² BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de Bordeaux », lettre de Mme Lacassagne Boyrus à son fils, le 4 avril 1748.

celle-là¹⁴³. » Cette remarque laisse donc supposer que le double et l'original ne sont pas nécessairement identiques. Le « double » n'est donc pas forcément rédigé au même moment que l'original. Quelques jours peuvent s'écouler entre la rédaction d'un duplicata, le temps apportant de nouvelles occasions d'écrire, mais aussi de nouvelles informations à ajouter : l'arrivée d'un bateau, la réception d'une nouvelle lettre, l'apparition de nouvelles rumeurs, la connaissance de nouveaux événements.

La lenteur relative des communications oblige parfois un épistolier à envoyer d'autres lettres à son correspondant avant d'avoir obtenu une réponse. Afin de s'assurer que toutes les informations parviennent aux destinataires, advenant que l'une d'entre elles soit oubliée, perdue ou interceptée, il est alors fréquent de résumer le contenu des lettres précédentes :

Si tu as reçu deux de mes lettres que je t'ai écrites l'autre jour, tu auras appris le sort du régiment de Berri qui est parti pour l'Inde à six mille lieues d'ici¹⁴⁴.

Nous avons eu l'honneur de vous écrire le 21 passé et le 25 pour vous prévenir du temps à peu près du départ de Monsieur Requiem commandant votre goélette la *Mazette*. La présente est dans le moment de son départ¹⁴⁵.

Je te répète ce que je t'ai déjà marqué par la crainte que j'aie que mes lettres ne t'aient point été remises dans leur temps¹⁴⁶.

Afin de démontrer les véritables efforts effectués par certains correspondants pour communiquer avec leurs proches, Jane Harrison prend l'exemple d'un dénommé Henri-Jean Tremblay. Elle explique que ce Parisien écrivait plusieurs lettres à chacun de ses correspondants, et ce en de multiples exemplaires. Comme précaution additionnelle, Tremblay recommandait à chacun de ses correspondants de lire toutes ses lettres, y compris celles qu'il avait adressées à d'autres proches, de façon à recevoir un maximum de ses nouvelles¹⁴⁷.

Cette technique est particulièrement utilisée par les marchands, eux qui produisent un très grand volume de lettres. À cet égard, ces maîtres du commerce transatlantique donnent l'impression d'être en communication presque constante, alors qu'ils peuvent écrire à leurs associés ou commissaires plusieurs lettres sur une très courte période, en fonction des nouvelles

¹⁴³ BAC, HCA 32, B-5741, « Gentille Marguerite de Granville », lettre de Guy de Loup à son épouse, le 30 août 1755.

¹⁴⁴ BAC, HCA 32, B-5744, « Mazette de Québec, lettre de Marie Dartigues à son frère, le 24 février 1757.

¹⁴⁵ *Ibid.*, lettre des frères Schoemans à M. Duffy Desauniers, le 12 avril 1757.

¹⁴⁶ *Ibid.*, lettre de Mlle Dupré à M. Bigot, le 28 février 1757.

¹⁴⁷ Harrison, *op. cit.*, p.80-81.

directives et des différents changements à prévoir. Pour citer Dale Miquelon, « the merchant was always a writer and a traveller, a specialist in communication¹⁴⁸. »

L'imprévisibilité des communications transatlantiques est donc reconnue par les correspondants. Ainsi, ils diminuent les risques d'échec des communications en multipliant les informations envoyées. Chaque lettre peut être expédiée en double, et même en triple et en quadruple durant la guerre¹⁴⁹, afin d'assurer qu'au moins un exemplaire atteigne le destinataire souhaité. Suivant le même objectif, on résume aussi le contenu des lettres antérieures, de sorte que les informations importantes puissent se rendre d'une façon ou d'une autre. Ainsi, les correspondants transatlantiques ont su adapter leurs moyens de communiquer selon les circonstances et les opportunités offertes.

Les calendriers de navigation

Dans un système postal aussi dépendant des navires, il est important pour les correspondants transatlantiques, à tout le moins ceux vivant dans les villes portuaires, de bien se renseigner sur le calendrier de navigation. En effet, celui-ci leur permet de déterminer avec plus ou moins de précision le va-et-vient des navires, un savoir indispensable pour quiconque souhaite correspondre régulièrement avec l'autre rive de l'Atlantique. Connaître les déplacements des différents vaisseaux permet à ceux qui expédient ou attendent du courrier d'ajuster en fonction des trajets leurs attentes quant au cheminement des lettres. Par exemple, une femme de Rochefort, dont le fils se trouve à Louisbourg, lui écrit le 22 avril 1756 espérer « recevoir de [ses] nouvelles par le *Rinocéros*¹⁵⁰ ». Une telle affirmation nous indique qu'elle est au fait du retour, prévu ou imminent, de ce navire – d'après son nom un vaisseau du roi – transportant peut-être une lettre de son garçon à son intention.

Dans d'autres cas, ces informations servent plutôt à localiser des voyageurs, des matelots et des intermédiaires. D'ailleurs, la Roysard demande régulièrement à son frère de l'informer du jour de ses départs, de façon à accompagner ses voyages de prières :

Ne manque pas, sitôt ma lettre reçue, à me donner de tes nouvelles et me marquer le jour de ton départ pour que je puisse faire les voyages de Bonne Garde, si mes prières peuvent te

¹⁴⁸ Miquelon, *Dugard of Rouen*, p.73.

¹⁴⁹ Harrison, *op cit.*, p.91.

¹⁵⁰ BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre de Mme Picot à son fils, le 22 avril 1756.

faire faire ton voyage. Je ne manque pas tous les jours de prier le Seigneur pour cela et qu'il veuille bien écouter mes prières¹⁵¹.

C'est donc à travers leurs lettres que les correspondants répandent les renseignements nécessaires concernant les départs et les arrivées des navires à travers le monde atlantique. Plusieurs de leurs remarques témoignent en effet d'une bonne connaissance des itinéraires des vaisseaux, du moment et de l'endroit de leur va-et-vient :

Monsieur Voisin [...] m'a prié de vous écrire au sujet du navire *Rochelle* que vous m'avez dit de lui qu'il doit arriver du Bon Repos incessamment à votre adresse¹⁵².

Il reste encore dans le port le *Duc de Bourgogne*, le *Fleurissant* et le *Hardi* qui doivent armer incessamment¹⁵³.

J'ai toujours différé à vous écrire, dans l'espérance que ce ballot arriverait, que je pourrais vous le faire passer par *L'Outarde* qu'on assure aller chez vous. Son départ prochain, puisque c'est la dernière chaloupe qui part dans l'instant, ne me permet pas de différer plus longtemps. Le ballot en question ne m'est point parvenu et vraisemblablement ne vous parviendra cette année n'y ayant plus de bâtiments cette année qui doivent partir pour Louisbourg¹⁵⁴.

Tous les navires pour Marseille [...] sont tous partis et M. de Pleuille qui est sorti hier des Canaries¹⁵⁵.

Je prévois bien pourtant que nous aurons le temps de nous réécrire et celle-ci n'est écrite qu'au hasard, quoique le *Stanislas* soit arrivé à Marseille il y a neuf jours et *Boulet* à Saint-Malo il y a deux jours sans avoir de nouvelles ni des uns ni des autres qu'à la bricole¹⁵⁶.

Encore davantage chez les marchands, l'élaboration de ces calendriers de navigation est primordiale. Tout d'abord, ces informations leur permettent de localiser leurs navires, d'apprendre s'ils ont bien atteint leur destination, et si leur cargaison est en sécurité. De plus, comme le rappelle Kenneth Banks, les renseignements sur la circulation des bateaux peuvent avoir un impact réel sur leurs décisions commerciales¹⁵⁷. Une nouvelle à propos de l'arrivée imminente d'un important convoi, par exemple, affectera inévitablement le marché local. Les transactions seront peut-être interrompues, le temps que les nouvelles marchandises atteignent le port, de façon à diminuer les prix.

¹⁵¹ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de Mme Roysard à M. Mahé, le 30 juillet 1757.

¹⁵² BAC, HCA 32, B-5748, « Reine des Anges », lettre de M. Voisin, le 25 octobre 1756.

¹⁵³ BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre de Mme Picot à son fils, le 22 avril 1756.

¹⁵⁴ *Ibid.*, lettre de M. Sévigny, le 30 avril 1756.

¹⁵⁵ BAC, HCA 32, B-5741, « Gentille Marguerite de Granville », lettre de M. Guy de Loup à M. de Fontaine, le 30 août 1755.

¹⁵⁶ BAC, HCA 32, B-5725, « Paix de Saint-Malo », lettre de Hugon Desdemaines à M. Mullot, le 19 octobre 1743.

¹⁵⁷ Banks, *op.cit.*, p.162.

De tels renseignements proviennent entre autres des associés et des partenaires d'affaires postés aux quatre coins de l'Atlantique, mais aussi des capitaines avec qui, on le répète, une communication rigoureuse est requise. Dans une lettre destinée à son père et associé, un marchand fixé à Saint-Pierre-de-Martinique dit prendre note de tous les bâtiments entrant et sortant du port¹⁵⁸. Une telle pratique n'est d'ailleurs pas exclusive aux marchands français. Comme le souligne l'historien Daviken Studnicki-Gizbert à propos de la communauté portugaise disséminée à travers l'Atlantique, « the correspondence of the Portuguese merchants is filled with news of the *arrivals* and departures of even the smallest vessel working in the Portuguese trading system¹⁵⁹. »

Cette disposition des marchands, et plus largement des correspondants transatlantiques, à discuter dans leurs lettres du va-et-vient des navires est pour le moins intéressante. Pour reprendre la formule de Banks, « a critical role of transatlantic [...] communications concerned the method of communication itself¹⁶⁰. » Encore une fois, les pratiques épistolaires de ces personnes témoignent du souci incessant de rendre aussi fiable que possible le système transatlantique de communications.

Les délais de communication

En fonction du calendrier de navigation, qui agit par le fait même comme un véritable calendrier des communications, les correspondants établissent des notions de délais raisonnables de réponse. Ces délais sont bien sûr déterminés par le temps que met habituellement la lettre à atteindre son destinataire, mais aussi par l'empressement de ce dernier à y répondre. On cherche à répondre rapidement – ou du moins souhaite-t-on avoir l'air du correspondant empressé. Certains prétendent écrire leur réponse au moment où ils « viennent¹⁶¹ » de recevoir la missive, ce qui laisse croire une réaction presque instantanée. D'autres s'attendent d'ailleurs à ce que leur interlocuteur agisse ainsi, comme en témoigne ce commentaire transmis par un marchand à son partenaire d'affaires, le 25 janvier 1756 : « Je m'attendais que vous m'ayez fait réponse à la réception de ma lettre. Je vous prie de le faire à celle-ci¹⁶². »

¹⁵⁸ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de Robert de la Mennais à M. Le Coq, le 11 avril 1757.

¹⁵⁹ Studnicki-Gizbert, *op. cit.*, p.60.

¹⁶⁰ Banks, *op. cit.* p.162.

¹⁶¹ BAC, HCA 32, B-5717, « Atalante de Nantes », lettre de Claire Hardy à son frère, le 31 août 1744; aussi *Ibid.*, lettre de Mme Deschenais Ménart à son fils, le 20 août 1744.

¹⁶² BAC, HCA 32, B-5749, « Surprise de La Rochelle », lettre de M. Fieure à un ami, le 25 janvier 1756.

Lorsque la réponse tarde à venir, certains soupçonnent parfois les aléas des communications, comme ce père magnanime qui écrit à son fils le 24 juillet 1757 : « Je souhaite que ma lettre te parvienne. C'est la quatrième que je t'ai écrite, mais ou les vaisseaux ont été pris ou ne t'ont pas rencontré¹⁶³. » Cependant, la majorité des épistoliers supposent qu'un délai déraisonnable est probablement davantage lié à la négligence de leurs interlocuteurs, comme en témoignent les nombreux reproches à ce sujet trouvés dans nos lettres. Les communications transatlantiques étant déjà plutôt lentes et hasardeuses, on espère au moins que ses proches fassent preuve de fiabilité et de régularité dans leurs communications.

Par exemple, la Roysard n'hésite pas à critiquer son frère à ce propos, jugeant qu'il ne lui répond pas assez rapidement. Dans une lettre datée du 9 septembre 1757, alors qu'elle attend impatiemment des nouvelles confirmant l'arrivée du capitaine à Dunkerque, la Roysard lui reproche sa « négligence à écrire¹⁶⁴ ». Ayant justement établi un calendrier de navigation, elle formule ses réprimandes en fonction de la date probable de l'arrivée du courrier à Nantes. D'ailleurs, elle ne manque pas de lui faire remarquer sa « disgrâce » en apprenant que M. Rondel, un voisin, a reçu des nouvelles du *Rochefort* et de son équipage sans en avoir elle-même reçue. Son frère aurait donc été en mesure de lui répondre et ne l'aurait pas fait, elle qui se « flattait » pourtant que Mahé lui écrirait « si tôt » son arrivée à Dunkerque¹⁶⁵.

Comme le constate aussi Lorraine Gadoury, dans son étude sur les familles de l'élite canadienne, les correspondants font souvent ce genre de reproches à leurs proches¹⁶⁶. Les traités d'art épistolaire de l'époque ont d'ailleurs élaboré une vaste rhétorique sur le sujet. En voici quelques exemples, trouvés parmi les *Prize Papers* :

Quoique vous ayez tardé trop longtemps, mon fils, à me donner de vos nouvelles, je n'en ai pas moins de joie d'en recevoir¹⁶⁷.

Je vous prie de ne pas manquer de me donner de vos nouvelles. [...] Vous n'ignorez pas la joie que je ressens par l'amitié que j'ai toujours eue pour vous. Je pense que vous en serez reconnaissant et que je n'ai pas à faire avec un enfant ingrat¹⁶⁸.

Permettez-moi aussi de vous reprocher votre trop grande indifférence à notre égard. Je ne sais si le papier vous manque. Je vous le répète encore, donnez-nous de vos nouvelles¹⁶⁹.

¹⁶³ BAC, HCA 32, B-5738, « Fidelle de Louisbourg », lettre de M. Lamarre à son fils, le 24 juillet 1757.

¹⁶⁴ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de Mme Roysard à son frère, le 9 septembre 1757.

¹⁶⁵ *Ibid.*

¹⁶⁶ Gadoury, *op. cit.*, p.148.

¹⁶⁷ BAC, HCA 32, B-5723, « Louis Sextus de Bordeaux », lettre de Mme de Castres à son fils, le 24 décembre 1742.

¹⁶⁸ BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre de Madeleine Rioux à son fils, le 18 juillet 1755.

¹⁶⁹ *Ibid.*, lettre de M. Limouzin à son frère, le 5 février 1756.

Je ne sais si vous avez oublié que je suis votre mère ou si vous êtes mort car depuis votre départ, je suis encore à recevoir une de vos lettres, je crains que la longue absence ne vous fasse perdre l'amitié que vous me devez, ainsi ne soyez donc point négligeant à m'écrire puisque c'est le seul remède à mes ennuis¹⁷⁰.

Il est intéressant de noter que certaines de ces critiques sont teintées de dérision. Afin de justifier l'insensibilité d'un proche, on évoque par exemple sa difficulté à trouver du papier, ou encore on remet en question sa mémoire affective. Selon Lorraine Gadoury, l'usage d'ironie est fréquent dans les lettres intimes de l'époque, et témoigne de l'affection bien plus qu'une véritable rancœur entre les correspondants¹⁷¹.

Malgré tout, ces reproches reflètent une triste vérité : l'absence de réponse peut facilement être interprétée comme un mauvais présage. Il s'agit donc d'une grande source d'inquiétude pour les correspondants du XVIIIe siècle. Sans nouvelle, aucun moyen de savoir comment se porte son interlocuteur transatlantique, comme le confirme par exemple M. Lasalle dans une lettre qu'il adresse à son frère, le 15 février 1756 : « Depuis votre départ d'ici nous n'avons reçu aucune de vos nouvelles ce qui nous a mis dans une inquiétude mortelle parce que nous ne savons pas ce que vous êtes devenu¹⁷². » À l'inverse, la réception d'une lettre d'un proche est accueillie avec « plaisir¹⁷³ », « consolation¹⁷⁴ » et « joie¹⁷⁵ », signe du soulagement que procure l'arrivée de nouvelles fraîches.

C'est donc la crainte qu'un malheur soit arrivé à un proche qui explique les nombreuses critiques faites aux correspondants qui ne respectent pas les délais raisonnables de réponse. De telles accusations étant courantes, certains épistoliers doivent d'ailleurs s'en défendre. C'est le cas notamment d'un mari écrivant à sa femme le 30 novembre 1744 : « Vous me dites que je suis un négligent et que je suis envers vous un mari de grande indifférence. Vous savez le contraire, vous avez connaissance plutôt en moi d'une grande amitié envers vous comme je l'ai actuellement¹⁷⁶. »

En ce qui a trait aux communications d'affaires, les marchands expriment tout autant leur insatisfaction à l'endroit d'un associé négligent dans ses communications. Toutefois, l'inquiétude engendrée par l'absence de réponse est alors davantage liée aux sommes qui sont en jeu. Il est à propos, ici, d'insister rapidement sur la nécessité d'établir des liens de confiance au sein d'un

¹⁷⁰ BAC, HCA 32, B-5723, « Louis Sextus de Bordeaux », lettre de Mme Gaboury à son fils, le 9 octobre 1747.

¹⁷¹ Gadoury, *op. cit.*, p.148.

¹⁷² BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre de M. Lasalle à son frère, le 15 février 1756.

¹⁷³ BAC, HCA 32, B-5723, « Marie de Bayonne », lettre d'un homme à son épouse, le 30 novembre 1744.

¹⁷⁴ BAC, HCA 32, B-5744, « Mazette de Québec », lettre de Mlle Dupré à M. de Bigot, le 28 février 1757.

¹⁷⁵ BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de Bordeaux », lettre de Jeanne Ducasse à son époux, non datée.

¹⁷⁶ BAC, HCA 32, B-5723, « Marie de Bayonne », lettre d'un homme à son épouse, le 30 novembre 1744.

réseau marchand¹⁷⁷. Comme c'est grâce à la correspondance que s'effectuent les transactions transatlantiques, se règlent les dettes et se prennent les décisions commerciales, l'assiduité épistolaire est primordiale entre les partenaires d'affaires. Il faut comprendre, tout d'abord, que le système économique de nos correspondants repose entièrement sur le crédit. Comme l'explique Dale Miquelon, celui-ci est « crucial » pour le négoce, alors que les transactions au crédit « were continually cancelling each other out¹⁷⁸. » Autrement dit, les commerçants empruntent pour payer leurs marchandises, pour ensuite la vendre à crédit à d'autres marchands. Cette situation de dettes continues doit nécessairement s'accompagner d'un climat de confiance mutuelle entre les marchands, sans quoi le réseau risque de s'effondrer.

C'est donc à travers la pratique épistolaire que cette confiance se travaille, se renouvelle, se renforce. Par exemple, le marchand Hugon Grandjardin réitère sa loyauté envers son capitaine dans la conclusion de plusieurs lettres, signant régulièrement être « avec confiance » son « humble serviteur ». On retrouve ailleurs beaucoup d'autres remarques témoignant de la grande confiance entre les associés et les différents partenaires d'affaires :

Je vous laisse le maître sortant de Québec de passer à Gaspé ou Louisbourg¹⁷⁹.

Je les sommerai qu'ils ne doivent s'entendre avec vous pour tout ce qui concerne votre navire, vous ayant laissé le maître absolu de toutes choses¹⁸⁰.

Je vous réitère que vous êtes le maître d'arranger le tout du mieux que vous pourrez¹⁸¹.

La société vous approuvera toujours¹⁸².

Je vous approuve en tout ce que vous ferez¹⁸³.

Quoi qu'il en soit je laisse le tout à vos soins, vous priant d'agir et de faire comme si tout le navire vous appartenait, tant pour ledit affrètement que pour ce qui concerne l'emplette du navire que vous êtes le maître d'arranger comme il vous paraîtra convenir au bien de la société¹⁸⁴.

¹⁷⁷ Il s'agit du thème de l'étude de Lamikiz.

¹⁷⁸ Miquelon, *Dugard of Rouen*, p. 77.

¹⁷⁹ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 28 mars 1757.

¹⁸⁰ *Ibid.*

¹⁸¹ *Ibid.*, lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 8 avril 1757.

¹⁸² BAC, HCA 32, B-5745, « Marie Magdelaine de Cherbourg », lettre de M. Duval à Jean Lefebvre, le 25 mars 1758.

¹⁸³ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de M. Onzième à M. Doucet de Lille, le 6 septembre 1757.

¹⁸⁴ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 28 mars 1757.

D'ailleurs, l'historienne Sarah Pearsall compare même le crédit à la réputation et à l'honneur d'un individu; plus encore, il représente son autorité¹⁸⁵, sa capacité à emprunter et à attirer la confiance des créanciers. Comme l'écrit Daviken Studinicki-Gizbert, « the Atlantic-wide constellation of merchant houses was like a neighborhood abuzz with gossip¹⁸⁶. » En ce sens, il est important pour les individus impliqués dans le commerce transatlantique de préserver une bonne réputation : cela commence évidemment en entretenant rigoureusement ses correspondances commerciales, signe de fiabilité envers ses associés.

Enfin, c'est aussi pour souligner leur empressement à répondre que les correspondants accusent la réception des lettres reçues précédemment. Ce faisant, on assure à son interlocuteur que les canaux de communication permettent effectivement à l'information de lui parvenir. Cette pratique donne aussi lieu de réaffirmer sa fiabilité en tant que correspondant, tout en justifiant les retards à ses propres réponses. Par exemple, on retrouve sur le *Rochefort* une lettre écrite le 18 juillet 1757, dans laquelle l'auteur confirme la réception d'une missive antérieure, expliquant du même coup les raisons pour lesquelles il n'y a pas répondu plus tôt : « Je profite de l'occasion qui se présente pour [...] vous marquer la réception de l'honneur des deux vôtres. Je n'ai point répondu à la première, craignant qu'elle n'eût été interceptée¹⁸⁷. » Accuser la réception d'une lettre évite donc les malentendus et les critiques précédemment mentionnées. Aussi ces lignes apparemment banales ont-elles toute une signification :

Monsieur, j'ai reçu l'honneur de votre lettre du 7 décembre¹⁸⁸.

Monsieur, j'ai reçu l'honneur de la lettre du 9e de novembre passé qui m'a fait bien du plaisir de l'honneur que vous m'avez fait de me faire¹⁸⁹.

Monsieur, j'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 26 du mois dernier¹⁹⁰.

Enfin, il faut comprendre que toute la bonne volonté du monde n'est pas toujours suffisante pour répondre à ses proches dans les délais respectables. Encore faut-il que « l'occasion se présente », ce sur quoi les correspondants insistent régulièrement. Au-delà d'une certaine rhétorique, ces remarques rappellent aussi que les occasions d'écrire ne se présentent pas à tout moment. Ainsi, les épistoliers prétendent-ils les saisir avec « empressement ». À cet égard,

¹⁸⁵ Pearsall, *op. cit.*, p. 116.

¹⁸⁶ Studinicki-Gizbert, *op. cit.*, p.85.

¹⁸⁷ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de M. Sarbieu à M. Mahé, le 18 juillet 1757.

¹⁸⁸ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 19 avril 1757.

¹⁸⁹ BAC, HCA 32, B-5748, « Rubis de Saint-Malo », lettre à M. des Trempes, le 5 mars 1757.

¹⁹⁰ BAC, HCA 32, B-5753, « Zéphyr », lettre de Mme Le Monnier à un ami, le 4 mai 1762.

Jane Harrison évoque la tendance de certains correspondants qui, au Canada, prenaient de l'avance dans leurs lettres en les rédigeant durant l'hiver, afin qu'elles soient prêtes pour la saison de navigation. On constate d'ailleurs que l'occasion d'expédier une lettre impose parfois des limites aux correspondants, alors que certaines personnes doivent conclure leur lettre rapidement, lorsque les circonstances l'ordonnent :

Son départ prochain, puisque c'est la dernière chaloupe qui part dans l'instant, ne me permet pas de différer plus longtemps. Aussi n'ai-je que le temps de vous souhaiter le bonjour des respects à madame¹⁹¹.

C'est tout ce que le temps me permet de vous dire¹⁹².

Le temps ne me permet pas de t'écrire un plus long discours¹⁹³.

Rappelons que la saison de communications est très brève, à tout le moins pour les correspondants canadiens. Dale Miquelon insiste justement sur le travail d'écriture intense qui précède le départ des navires vers la France, en automne¹⁹⁴. Ces remarques témoignent bien de la pression qu'impose aux correspondants le calendrier de navigation et tout particulièrement le court séjour en rade de Québec des navires venus de France.

Lorraine Gadoury note, à propos des correspondances familiales, qu'« une seule série de lettres était souvent envoyée par année¹⁹⁵ », les correspondants transatlantiques devant normalement attendre à l'année suivante avant d'obtenir les réponses à leurs missives. Si de tels délais nous semblent aujourd'hui inacceptables, les correspondants d'Ancien Régime, eux, en avaient évidemment l'habitude. Comme le remarque Ian Steele, la valeur accordée au temps, en tant que « constante abstraite¹⁹⁶ », est déterminée socialement en fonction des mouvements observables et de l'expérience vécue. Ainsi ne se formalise-t-on pas, au XVIIIe siècle, d'un système de communications où les lettres mettent de nombreuses semaines à traverser l'Atlantique, quitte à adopter, nous venons de le voir, différentes stratégies pour composer avec les incertitudes de la navigation.

¹⁹¹ BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre de M. Sévigny à un ami, le 30 avril 1756.

¹⁹² BAC, HCA 32, B-5748, « Reine des Anges », lettre de Denis Goguet à M. Goguet, le 22 février 1756.

¹⁹³ BAC, HCA 32, B-5746, « Saint-Martin de Dunkerque », lettre de M. Sylviau à M. Buisson fils, le 20 octobre 1756.

¹⁹⁴ Miquelon, *Dugard of Rouen*, p. 73.

¹⁹⁵ Gadoury, *op. cit.*, p. 149.

¹⁹⁶ Steele, *op. cit.*, p. 5.

2.2 L'impact de la guerre

Fréquente et dévastatrice, la guerre représente toutefois un élément de risque important qui pèse sur le système de communications. Cette influence perturbatrice, telle qu'elle se lit dans les lettres des *Prize Papers*, est le sujet de cette dernière section de ce chapitre. Nous commencerons par un aperçu général de la navigation en temps de guerre. Ensuite, nous chercherons à démontrer l'ampleur de la guerre de course au cours de cette période militaire. Enfin, nous analyserons les impacts concrets de la guerre sur les communications, pour ensuite nous intéresser au cas précis du courrier intercepté.

Aperçu général de la navigation en temps de guerre

Au cours des deux guerres qui marquent la fin du Régime français au Canada, la vulnérabilité de la navigation coloniale française est bien connue. En effet, ces deux conflits marquent des années particulièrement houleuses pour le circuit colonie-métropole. Entre 1746 et 1763, l'historien Daniel Baugh souligne les nombreuses ressources investies par la Navy pour patrouiller les côtes françaises dans le but d'intercepter les navires de ravitaillement tentant de rejoindre les colonies¹⁹⁷. Une telle stratégie force ainsi les navires français à rester longuement ancrés dans les ports métropolitains, en attendant que se présente le moment opportun pour les quitter. Évidemment, ceci implique aussi une attention particulière au moment du voyage de retour vers la Métropole, alors que les vaisseaux français doivent encore se méfier des escadres britanniques sillonnant les côtes. Au cours de la guerre de Succession d'Autriche, Kenneth Banks explique que « by mid-1747, the British Royal Navy effectively blocked both French merchant vessels and France's Navy, leaving French America temporarily without French contact and supplies¹⁹⁸. »

Durant les dernières années de la guerre de Sept Ans, l'Empire britannique concentre ensuite ses efforts sur le Canada et établit un blocus dans le golfe du Saint-Laurent, compliquant encore davantage la route entre la France et la colonie¹⁹⁹. Comme l'écrit Guy Frégault dans sa *Guerre de la Conquête*, « pour réussir contre Québec, il est de nécessité absolue de bloquer dès le début de la navigation l'île Royale et l'entrée du Saint-Laurent²⁰⁰. » Pour ajouter encore à la

¹⁹⁷ Baugh, *loc. cit.*, p.208.

¹⁹⁸ Banks, *op. cit.*, p.39.

¹⁹⁹ Olivier Chaline, « Le Canada dans l'affrontement naval franco-britannique lors de la guerre de Sept Ans », dans Bertrand Fonck et Laurent Veyssière (dir.), *La guerre de Sept Ans en Nouvelle-France*, Québec, Septentrion, 2012, p.126.

²⁰⁰ Guy Frégault, *La guerre de la Conquête*, Montréal, Fides, 1955, p.290.

perturbation du trafic maritime de l'Atlantique français, le trajet reliant le Canada et les Antilles devient alors très périlleux, étant largement contrôlé par les Britanniques. Paul Butel explique que ce circuit est ainsi progressivement délaissé pendant une bonne partie du conflit, alors que les négociants et les capitaines cherchent à éviter les dangers de cette route²⁰¹.

Durant ces années de guerre, la présence de la puissante Navy près des ports de l'Atlantique français a donc perturbé significativement les routes océaniques. Bien entendu, ce portrait de la navigation française en temps de guerre mérite d'être nuancé. Par exemple, les Français ne font pas que subir des pertes, alors qu'ils déploient notamment des corsaires chargés de faire des prises chez leurs ennemis. Les vaisseaux britanniques capturés permettent ainsi, dans une certaine mesure, de compenser ceux perdus, en étant ensuite remis en service sous un pavillon français.

De plus, il convient de rappeler que certaines adaptations stratégiques de la Marine française lui ont permis d'éviter le pire. Comme le rappelle Daniel Baugh, si les blocus britanniques aux quatre coins de l'Atlantique étaient impressionnants, ils n'étaient pas non plus infranchissables. Par exemple, l'auteur constate que « at the Gulf of St Lawrence and Louisbourg, the British failed each time they tried to intercept a French fleet upon departure²⁰². » De plus, alors que la France favorisait systématiquement la formation de convois lors de ses expéditions transatlantiques durant la guerre de Succession d'Autriche, elle opta plutôt pour des départs plus rapides de navires seuls ou en petits groupes durant la guerre de Sept Ans, privilégiant alors la vitesse à la force. Selon Baugh, ce changement tactique permit à la France de limiter significativement les prises lors des sorties vers l'Amérique.

Ainsi, il faut absolument remarquer que le ravitaillement se poursuit malgré les importantes perturbations du trafic océanique au cours des dernières années de la Nouvelle-France, et particulièrement lors de la guerre de Sept Ans. En fait, pour citer James Pritchard, « the Seven Years' War witnessed the greatest volume of ship traffic to sail to Québec in the history of New France²⁰³. » Effectivement, Pritchard rappelle que si la guerre trouble assurément la navigation française, les deux dernières décennies de l'Atlantique français permettent néanmoins de constater un progrès indiscutable dans le domaine du transport maritime. Au cours de cette période, le Canada, qui paraît pourtant si isolé, accueille alors la plus grande quantité de navires

²⁰¹ Butel, *op. cit.*, p. 37.

²⁰² Baugh, *loc. cit.*, p.223.

²⁰³ Pritchard, « The Pattern of French Colonial Shipping to Canada before 1760 », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, vol. 63, no 231, 1976, p. 198.

depuis sa fondation; et ce malgré les prises qui peuvent être substantielles, comme nous allons le voir.

Le nombre de prises

L'ampleur exacte de la guerre de course britannique reste encore difficile à chiffrer. Il est toutefois évident que cette activité eut un impact significatif sur la navigation commerciale française lors de ces deux guerres. Durant la guerre de succession d'Autriche, l'historien David Starkey compte 857 prises condamnées au Doctor's Commons entre 1739 et 1751²⁰⁴. Pour arriver à ce résultat, il se base alors sur le fonds HCA 34, conservant les sentences de ce tribunal des prises. Selon l'auteur, « the prize sentences offer the only consistent measure of the prize-taking successes of privateering venturers²⁰⁵. »

Starkey remarque cependant que les sources diffèrent grandement à ce sujet. Par exemple, la liste des prises compilées pour le Commissioner of Customs indique plutôt 1246 prises ennemies entre 1739 et 1749²⁰⁶. On retrouve cette liste dans le fonds HCA 30, qui archive les documents « divers » de la High Court of Admiralty. Une autre source encore, le journal anglais *Whitehall Evening Post*, publie dans une édition d'avril 1748 un tableau dans lequel il fait mention d'un impressionnant total de 2528 prises ennemies, seulement pour les années comprises entre 1745 et 1748²⁰⁷! Il faut toutefois noter que ces totaux représentent l'ensemble des navires ennemis capturés par la Grande-Bretagne pendant la guerre, et pas uniquement les vaisseaux français. Toujours est-il que David Starkey observe une tendance claire à travers toutes ces données : « the Anglo-Spanish phase of the war was relatively unproductive of prizes [...] compared to the period after March 1744 when reprisals against French trade were authorized²⁰⁸. » C'est donc dire que la majorité de ces prises furent françaises.

Au cours de la guerre de Sept Ans, Starkey dénombre cette fois 1176 navires saisis, un volume qu'il juge « comparable » à ceux des autres guerres maritimes du XVIII^e siècle. Il note toutefois que lors de ce conflit, la course britannique a été un peu plus productive que durant le précédent, avec une hausse de 319 prises²⁰⁹. L'index des *Prize Papers* recense pour sa part 276

²⁰⁴ Starkey, *op. cit.*, p.137.

²⁰⁵ *Ibid.*, p.289.

²⁰⁶ *Ibid.*, p.137.

²⁰⁷ John Williams Damer Powell, *Bristol Privateers and Ships of War*, Bristol, J.W. Arrowsmith Ltd, 1930, p.137.

²⁰⁸ Starkey, *op. cit.*, p.138.

²⁰⁹ *Ibid.*, p.178.

navires ennemis capturés durant la guerre de Sept Ans, sur les 436 vaisseaux indexés au total; les 160 bâtiments restants ont donc été pris durant la guerre de Succession d'Autriche. Encore une fois, tous ces nombres incluent ici l'ensemble des vaisseaux capturés par les Britanniques, et non pas seulement les bâtiments français. Cette répartition confirme toutefois la tendance observée par Starkey, à savoir que la course durant la guerre de Sept Ans aurait donné lieu à davantage de prises.

La perturbation des communications

Nous venons donc de résumer les impacts de ces deux guerres sur la navigation transatlantique française. Toutefois, comment cela se traduit-il au niveau des communications transatlantiques? À ce propos, les études insistent généralement sur le ralentissement des communications transatlantiques en temps de guerre.

Ce ralentissement des communications s'explique évidemment en grande partie par les perturbations de la navigation évoquée plus haut. Cependant, ces difficultés s'expliquent aussi par la « paralysie du négoce²¹⁰ » qui accompagne la guerre, pour reprendre l'expression de Charles Carrière. Tout d'abord, on constate en effet une diminution générale des transactions marchandes en temps de guerre. On remarque aussi des ralentissements importants de la cadence de la construction et de la réparation des navires. Enfin, certains navires marchands ne quittent pas leur port à la date prévue, alors que d'autres, encore, ne le quittent plus du tout, attendant indéfiniment un contexte favorable pour appareiller.

C'est que les armateurs préfèrent parfois retarder un départ de quelques semaines, et même davantage, afin de diminuer les risques, quitte à réduire leur marge de profit. Après tout, les pertes liées aux retards sont beaucoup moins fâcheuses que celles, définitives, entraînées par la capture ou le naufrage d'un navire. Faut-il rappeler que les assurances deviennent si chères en temps de guerre, que bien des marchands décident de s'en passer? Comme le dit Miquelon à propos des assurances, « in the midst of war [...], rates for ocean-going voyages rose quickly and sharply²¹¹. » Devant le risque bien réel d'une perte totale, les marchands se montrent alors beaucoup plus réticents à lancer leurs expéditions vers les colonies.

²¹⁰ Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIIIe siècle : Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, p. 486.

²¹¹ Miquelon, *Dugard of Rouen*, p. 123.

Dans d'autres cas, les marchands préfèrent expédier leurs navires en convoi, de façon à réduire les risques de la course. Les navires sont alors retenus au port, le temps de préparer les autres vaisseaux du convoi, ce qui peut prendre beaucoup de temps, comme le note Baugh²¹². De plus, Steele explique qu'une fois en marche, les navires se voient ralentis au rythme du bâtiment le plus lent²¹³.

Une autre cause de ce ralentissement des communications en temps de guerre provient du resserrement des administrations portuaires quant à l'appareillage des navires. Devant les menaces combinées des corsaires britanniques et des escadres de la Navy, on préfère évidemment que les vaisseaux atteignent un nombre satisfaisant de matelots et de passagers avant de quitter le port. Pour citer James Pritchard, « incomplete crews remained the most common cause of delayed ship departures during the Seven Years' War²¹⁴. » Ian Steele rappelle lui aussi que des « shipping embargoes were regularly imposed until the naval vessels were fully manned²¹⁵. » On souhaite évidemment que les navires soient employés à leur pleine capacité afin de maximiser l'efficacité d'un voyage, en transportant soldats et passagers supplémentaires. De plus, un bateau complètement équipé de matelots et de soldats sera beaucoup plus difficile à capturer en cas d'attaque, bénéficiant d'un plus grand nombre d'hommes pour le défendre.

Ces retards de la navigation commerciale sont inévitablement liés aux délais du courrier. À cet égard, la guerre de Succession d'Autriche représente une période particulièrement frustrante pour les correspondants canadiens, selon Jane Harrison. L'historienne note qu'au printemps 1745, plusieurs navires refusent alors de quitter la France pour la colonie, tandis que de nombreux autres sont tout simplement capturés en cours de route. Aussi démontre-t-elle que cette perturbation eut des répercussions jusqu'en 1749, soit un an après la fin du conflit²¹⁶. Durant ces années, quelques lettres destinées au Canada ou à la France arrivèrent donc parfois avec plus d'un an de retard, au grand désespoir des correspondants malchanceux. Ainsi, la guerre de Succession d'Autriche occasionne selon elle des perturbations importantes sur le plan des communications.

De la même façon, Dale Miquelon souligne que les représentants Havy et Lefebvre, œuvrant à Québec pour le compte du négociant rouennais Robert Dugard, préviennent ce dernier qu'il serait peut-être plus avantageux de ne pas envoyer de navires pour l'année 1745, un an après

²¹² Baugh, *loc. cit.*, p.222.

²¹³ Steele, *op. cit.*, p. 274.

²¹⁴ James Pritchard, *Louis XV's Navy, 1748-1762 : A Study of Organization and Administration*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1987, p.71.

²¹⁵ Steele, *op. cit.*, p.198.

²¹⁶ Harrison, *op. cit.*, p.82.

le déclenchement de la guerre entre la France et la Grande-Bretagne²¹⁷. Ils prétendent que les risques sont trop élevés, d'autant plus que l'inflation immédiate rend les profits trop incertains. Aussi ces deux marchands insistent-ils sur l'isolement occasionné par l'absence de nouvelles durant la guerre; ils deviennent, comme ils l'écrivent, « prisoners without news from any side.²¹⁸ »

Si ces ralentissements perturbent les communications, ajoutons toutefois que la guerre peut aussi avoir, dans certains cas, un effet accélérateur. Effectivement, Steele évoque le cas spécial de la course aux nouvelles de la déclaration de guerre. Afin de transmettre rapidement les nouvelles diplomatiques à leurs colonies, les empires atlantiques cherchent à accélérer la vitesse des communications transatlantiques. « Spread of the news of war became a contest, with forts, fleets, and colonies as potential prizes for those who learned of war before their opponents²¹⁹ », explique-t-il à propos de l'Empire britannique. Évidemment, toutes ces observations s'appliquent aussi à l'Atlantique français, qui doit en plus composer avec la supériorité de la Marine britannique.

Dans d'autres cas encore, la guerre ouvre carrément de nouveaux canaux de communications. Du côté des marchands, entre autres, la guerre entraîne par exemple la possibilité de faire de la contrebande. En imposant de nouveaux trajets aux navires, dérivant par le fait même le commerce, la guerre occasionne du même coup une augmentation du commerce interlope²²⁰. Cette traite est certes interdite par les autorités coloniales, mais elle n'en demeure pas moins une voie importante de communications. Comme le dit Kenneth Banks, « smuggling undoubtedly supplied news that lay beyond the control of the Marine in the colonies or the state in France²²¹. » En échangeant ainsi avec l'ennemi, la contrebande permet de pallier effectivement le déficit commercial lié à la guerre, mais aussi aux carences d'informations en provenance de la métropole ou des autres colonies. L'index des *Prize Papers* liste par ailleurs quelques navires britanniques qui furent capturés par leurs compatriotes, étant soupçonnés de commerce illégal avec l'ennemi.

²¹⁷ Miquelon, *Dugard of Rouen*, p. 120.

²¹⁸ Miquelon, *Dugard of Rouen*, p.122.

²¹⁹ Steele, *op. cit.*, p.199.

²²⁰ Butel, *op. cit.*, p.37-39.

²²¹ Banks, *op. cit.*, p.171.

Le courrier intercepté

Au cours de ces deux guerres, la course britannique est responsable de l'interception des nombreuses lettres transatlantiques transportées par les vaisseaux capturés. Nos lettres, d'une certaine façon choisies par les corsaires, sont en elles-mêmes un témoignage sur les risques de la navigation et des communications associés à la guerre. Rappelons que notre échantillon représente plus de 150 lettres, réparties sur une vingtaine de navires entre 1744 et 1763. Transposé à l'ensemble des bâtiments capturés durant cette période, en fonction des estimations mentionnées précédemment, il est logique de croire que la guerre de course a causé la perte de plusieurs milliers de lettres françaises.

Néanmoins, ces lettres interceptées, comme on peut le lire dans les *Prize Papers*, permettent elles aussi de fournir un certain portrait du système de communications en temps de guerre. On y décèle particulièrement une conscience aiguë du risque de prises. Plusieurs passages, principalement au sein des lettres d'affaires, indiquent justement que les correspondants réalisent l'ampleur de cette menace :

Si nous ne sommes point pris, tu m'écriras combien la morue verte vaut en moyenne²²².

Je vous ai fait dans plusieurs le détail du combat que nos vaisseaux soutinrent lorsque la flotte fut attaquée dont il ne se sauva que le *Taureau* et le *Fougueux*. Il y eut 16 vaisseaux marchands de pris²²³.

Tant que la guerre durera je ne te conseille point de t'en venir, entendu qu'ils sont bien rares les navires qui ont le bonheur de passer, car la dernière flotte qui est partie, il y a eu six vaisseaux du roi pris, sans compter plusieurs marchands²²⁴.

La prise du *Baillon* du 20 passé, lendemain de son départ au jour levant, [...] me bouleverse et me rend la tête si peu saine²²⁵.

Une lettre faisant référence à la capture de deux navires canadiens près de la Martinique est particulièrement révélatrice, aussi, des ralentissements et des délais de la navigation évoquée plus haut. Écrite à Fort-Royal en Martinique le 10 décembre 1747, et co-signée par les officiers de port Chartenaye et Maillard, elle est adressée au capitaine de la *Marianne* de La Rochelle, Jean-Baptiste Varin. Il s'agit en fait d'une réponse à une autre missive rédigée le 30 novembre de la même année, concernant l'autorisation de quitter Fort-Royal pour entreprendre le voyage vers la métropole, tel que demandé par le capitaine de la *Marianne* :

²²² BAC, HCA 32, B-5746, « Saint-Martin de Dunkerque », lettre de M. Lamarre à son épouse, le 2 décembre 1756.

²²³ BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de Bordeaux », lettre de M. Berrier à M. Pery, le 18 mars 1748.

²²⁴ *Ibid.* lettre de Jeanne Dubien à son époux, le 2 avril 1748.

²²⁵ BAC, HCA 32, B-5753, « Zéphyr », lettre à M. Couval, le 4 mai 1762.

Nous avons reçu, Monsieur, la lettre que vous avez pris la peine de nous écrire le 30 du mois dernier. Après l'exemple que nous avons de la prise des deux bâtiments du Canada, nous ne pouvons, surtout dans les circonstances actuelles, vous accorder la permission que vous nous demandez de partir pour France avec votre navire. Nous l'avons permis au jeune Joseph, parce que nous ignorions les tristes nouvelles que nous avons reçues, et si nous ne présumions que ce bâtiment peut avoir profité pour sortir de la course de la *Mégère*, nous lui défendrions de partir jusqu'à nouveaux ordres. Au reste, suivant les nouvelles que nous recevrons de la flotte, et les circonstances qui surviendront nous pourrons peut-être vous accorder la permission de partir²²⁶.

Les « circonstances actuelles » obligent ainsi les officiers à refuser la demande du capitaine, jugeant qu'il est encore trop dangereux de quitter Fort-Royal. Il devra donc rester au port jusqu'à nouvel ordre.

Il est intéressant de constater que l'événement témoigne encore davantage des difficultés liées aux communications en temps de guerre : s'ils ont interdit à Varin d'entreprendre son retour vers la France, ils ont toutefois accordé la permission « au jeune Joseph ». L'explication derrière ces décisions contradictoires est, semble-t-il, directement liée à des troubles de communications. Au moment d'émettre l'autorisation, messieurs Chaternay et Maillard « ignoraient » alors les dernières nouvelles à propos des plus récents raids de corsaires à proximité du port.

Pour conclure, les lettres tirées des *Prize Papers* témoignent donc assurément de cette grande menace corsaire qui pèse sur la navigation et les communications transatlantiques. L'histoire du *Rocheport* et de son capitaine confirme d'ailleurs les dangers de la guerre de course pratiquée par les Britanniques. Capturé deux fois en l'espace de quelques mois seulement, le *Rocheport* est loin d'être le seul vaisseau français à avoir eu la malchance de rencontrer des corsaires anglais, comme nous l'avons démontré.

Conclusion

Ce chapitre visait à déterminer, à partir de notre source, les mécanismes et les caractéristiques du système de communication transatlantique au XVIIIe siècle. Nos lettres montrent comment les correspondants transatlantiques s'y sont pris pour réduire les aléas des communications, se renseigner sur leur courrier, etc.

Il s'en dégage certains constats, notamment le caractère tout relatif de l'adjectif « privé » lorsqu'il s'agit de correspondance transatlantique, qui souvent doit passer entre les mains de nombreux intermédiaires avant d'atteindre son ultime destinataire. Plus la distance à franchir est

²²⁶ BAC, HCA 32, B-5724, « Marianne de La Rochelle », lettre des MM. Chaternay et Maillard à M. Varin, le 10 décembre 1747.

longue, plus le nombre d'intermédiaires augmente. Afin de pallier l'imprévisibilité des communications, les correspondants envoient aussi de multiples copies de leurs lettres, de façon à ce qu'au moins l'une d'entre elles se rende à destination. Les épistoliers transatlantiques tentent aussi de noter les départs et les arrivées des navires, de façon à établir un calendrier de la navigation, qui leur permettra de savoir où se trouvent leurs lettres dans l'Atlantique ainsi que les réponses potentielles. C'est grâce à cet échéancier qu'ils sont en mesure de fixer les délais de communications raisonnables, barèmes de leurs attentes. Les correspondants négligents sont d'ailleurs la cible de plusieurs critiques, puisque l'efficacité des communications repose aussi en bonne partie sur les efforts des correspondants eux-mêmes.

Les marchands, en plus d'être des correspondants assidus, fournissent, en tant qu'armateurs, la plupart des navires qui transportent le courrier. Ceux-ci sont en contact de façon presque continue avec les capitaines de leurs vaisseaux, afin de toujours savoir l'emplacement de leurs navires et leurs marchandises. Aussi, cela permet d'établir un lien de confiance au sein du réseau, entre associés et autres partenaires d'affaires.

Les correspondants ont trouvé toutes sortes de façons de relever les défis communicationnels de ce système postal lent et imprévisible. Se l'étant réellement approprié, ils ont su en faire un système auquel ils pouvaient se fier, du moins en temps de paix. Toutefois, la guerre est un élément perturbateur, avec lequel les correspondants doivent encore composer. Elle ralentit et rend aléatoires les communications transatlantiques. Malgré tout, on s'adapte tant bien que mal en multipliant les copies, en formant des convois ou en usant des voies de communication interlopes. Nous examinerons maintenant les traces de la guerre dans les propos des correspondants.

3. Les informations échangées en temps de guerre

Introduction : L'histoire de l'*Outarde* et de ses lettres

Nous avons au préalable interrogé les lettres des *Prize Papers* pour savoir ce qu'elles pouvaient nous dire sur le système de communication transatlantique, ainsi que sur les conséquences de la guerre pour celui-ci. Nous avons pu démontrer les efforts et les stratégies déployés par les correspondants transatlantiques, les armateurs et les autorités pour faire fonctionner ce système de communications malgré le contexte militaire. Ce chapitre cherchera maintenant à comprendre l'usage qu'ils en font. Plus précisément, nous chercherons à répondre à la question suivante : quelle est l'influence de la guerre sur les propos de nos correspondants? À cet égard, les missives tirées des *Prize Papers* abondent de renseignements précieux, notamment sur les préoccupations quotidiennes des épistoliers. Prenons l'exemple de quelques missives trouvées à bord de l'*Outarde*, capturé en 1756. Celles-ci offrent un bon échantillon du contenu de l'ensemble de notre corpus.

L'itinéraire de l'*Outarde* est mystérieux. Nous savons que le bateau est capturé le 13 août 1756, près de l'île Royale. Il avait quitté le port de Québec pour rejoindre vraisemblablement Louisbourg. L'index des *Prize Papers* ignore en fait la destination prévue, ainsi que le nom du capitaine. Le navire y est même indexé sous la description de « Name Unknown ». Selon David Starkey, cette mention est réservée aux prises ayant été abandonnées par leur équipage²²⁷. Quoi qu'il en soit, ce n'est qu'à la lecture des lettres qu'on finit par apprendre, grâce aux précisions fournies par divers correspondants, qu'il s'agit en fait de l'*Outarde*. Seule une étude plus poussée des interrogatoires et du rapport de la High Court of Admiralty nous éclairerait sur les circonstances entourant la prise du vaisseau ainsi que le peu d'informations à son endroit.

Nous savons toutefois que quelques mois plus tôt, soit le 22 avril 1756, à Rochefort, la veuve Picot profite du départ prochain de l'*Outarde* vers Louisbourg pour faire parvenir une lettre à son fils. Elle veut lui apprendre que la maladie a emporté un certain « monsieur Burette », militaire déployé sur l'*Eucillie*. Il n'aurait pas souffert longtemps, semble-t-il, Mme Picot assurant que le défunt n'aurait « malade que sept jours » et qu'il « fut mis en terre à l'île [de Ré] dès le jour que les vaisseaux en sont partis²²⁸. »

²²⁷ Starkey, *op. cit.*, p.290.

²²⁸ BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre de Mme Picot à son fils, le 22 avril 1756.

Cette triste nouvelle n'est pourtant pas la principale information qu'elle souhaite transmettre à son fils, puisqu'une autre, plus tragique encore, l'accompagne. Elle veut surtout lui raconter le gigantesque incendie déclenché dans « la nuit du dimanche de la passion venant au lundi 4 [avril]²²⁹ » au port de Rochefort, qui causa la mort de nombreuses personnes. Elle assista vraisemblablement à la scène puisqu'elle en livre une description très détaillée :

Le *Hardi* étant viré en carène sur le ponton, environ les 10 heures du soir, le feu prit audit ponton ce qui causa une alarme des plus grandes non seulement dans la ville et le faubourg, mais dans toute la campagne aux environs. L'on tira plusieurs coups de canon, le tocsin et la générale ne cessèrent une partie de la nuit, de sorte que les troupes qui sont à Soubise et les garde-côtes de tous les environs étaient aux portes de la ville à une heure après minuit. Enfin l'on fit tous les efforts possibles pour tirer ce vaisseau de dessus le ponton qui brûlait incessamment, mais, par malheur, il s'était trouvé sur son côté 2 bordages gâtés que l'on avait ôtés pour en remettre d'autres et en le relevant pour le tirer [...] pour l'exempter du feu, il s'emplit et coula bas tout auprès du ponton et, pour comble de malheur, son grand mât cassa et dans cet instant il passa une chaloupe armée qui coula à fond et presque tout le monde fut perdu, sans parler de ceux qui ont brûlés dans le ponton car le feu y a été jusqu'à 10 heure du matin. Je puis dire de ma connaissance n'avoir passé une si cruelle nuit car nous voyions par la petite lucarne la flamme au-dessus de la corderie et même les vaisseaux qui étaient à l'île en eurent connaissance car dans la nuit ils tirèrent plusieurs coups de canon²³⁰.

Si un tel accident est impressionnant en soi, le contexte de la guerre dans lequel il se déroule ajoute certainement au sentiment de panique générale qui émane du récit. La cause de ce triste événement reste encore inconnue au moment où Mme Picot écrit sa lettre, mais les rumeurs courent déjà, et elles tentent même de traverser l'Atlantique : « Les uns disent que c'est une trahison, d'autres ont attribué de la faute au gardien²³¹, » écrit-elle dans sa lettre.

Quelques mois plus tard, l'*Outarde* arrive au Canada, vraisemblablement après avoir fait escale à Louisbourg. Le 2 août 1756, à Québec, Ursule Leblanc profite alors du voyage de retour dudit navire pour écrire à sa sœur. Au-delà des souhaits conventionnels de « parfaite santé », elle insiste sur les « maladies contagieuses qui ont couru cette année dans Québec²³² », épidémies qui auraient selon elle « enlevé quantité de monde qui [...] était fort utile²³³. » Ursule Leblanc fait sans doute référence ici aux épidémies de variole et de typhus qui frappent durement la colonie au moment où la lettre est écrite.

Les maladies ne sont pas les seuls fléaux qui accablent le Canada. Nous sommes alors en pleine guerre de Sept Ans, et les tensions militaires sont vives. Mme Leblanc évoque ainsi les batailles qui se déroulent dans la région des Grands Lacs. Les nouvelles à ce sujet sont d'ailleurs

²²⁹ BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre de Mme Picot à son fils, le 22 avril 1756.

²³⁰ *Ibid.*

²³¹ *Ibid.*

²³² *Ibid.*, lettre de Mme Leblanc à sa sœur, le 2 août 1756.

²³³ *Ibid.*

bien rares, l’auteure de la lettre admettant qu’il est plutôt difficile d’être renseignée sur les différentes opérations militaires. Elle dit néanmoins savoir que « tous les jours [les] sauvages font quelques coups sur l’ennemi²³⁴. »

Enfin, comme bien des vaisseaux, *l’Outarde* transporte aussi des lettres à caractère plus commercial. L’une d’entre elles retient particulièrement notre attention. Écrite à Québec le 15 juillet 1756 à l’intention de M. Chambaud, son auteur signe Savolain. Le propos mercantile de la lettre laisse supposer un lien d’affaires entre les deux hommes. Il y est question par exemple d’un remboursement de 30 livres pour le compte de M. Claparède neveu. Un peu plus loin, l’auteur avoue être « mortifié » à l’idée de « n’avoir pu satisfaire à la commission » que son correspondant lui avait donnée. Cet échec est fâcheux, « vu que les assurances en France sont au 50 pour %²³⁵. » Ce taux élevé est directement lié au contexte militaire, qui fait inévitablement grimper le prix des assurances sur les voyages transatlantiques. Savolain évoque aussi un détail intéressant à propos des risques de la navigation en temps de guerre :

Si nous n’avions pas eu le malheur d’être à Brest lors du départ du *Rinocéros* de Rochefort, nous aurions peu risqué, attendu que la saison était propre et même sans danger. Depuis, nos côtes ont été munies de vaisseaux anglais, et qui continuaient lors de notre départ²³⁶.

Ces trois lettres conservées grâce à la prise de *l’Outarde* offrent un bon aperçu des préoccupations des épistoliers qui nourrissent une correspondance transatlantique en temps de guerre. Certains cherchent par exemple à s’enquérir à propos des membres éloignés de la famille, tandis que d’autres visent plutôt la prospérité de leurs affaires commerciales dans un contexte particulièrement difficile. Une constante revient toutefois au cœur de ces trois histoires transatlantiques : la guerre est très présente dans ces lettres. Il ne faut pas s’en surprendre, bien sûr, compte tenu du critère de sélection de ces documents, qui constituent une sorte de butin de guerre.

Dans ce chapitre, nous insisterons donc sur les traces que laisse la guerre dans les correspondances transatlantiques que nous avons analysées. Celles-ci peuvent essentiellement se diviser en deux catégories : les lettres plus personnelles ou intimes, souvent en lien avec la famille, et celles davantage axées sur le commerce. À l’image des systèmes postaux auxquels ils sont associés, rappelons que ces deux types de communications ne sont pas exclusifs l’un et l’autre, alors que se mélangent aisément, presque nécessairement, les liens d’affaires et de famille à cette époque.

²³⁴ BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre de Mme Leblanc à sa sœur, le 2 août 1756.

²³⁵ *Ibid.*, lettre de M. Savolain à M. Chambaud, le 15 juillet 1756.

²³⁶ *Ibid.*

Une première section se penchera donc sur l’empreinte de la guerre sur le contenu des lettres familiales. Nous aborderons d’abord la présence des rumeurs et des bruits de guerre, signe révélateur du désir de ces correspondants de rester tant bien que mal informés sur le conflit qui fait rage dans le monde atlantique. Nous nous intéresserons ensuite aux thèmes de la séparation et de la mort, très présents au sein du corpus étudié. Nous conclurons cette section en traitant de la routine quotidienne, dont l’emprise sur les existences demeure forte malgré les temps difficiles. Dans une deuxième partie, ce chapitre s’attardera plutôt à l’impact des conflits militaires sur les informations commerciales. Seront alors abordées les principales préoccupations des négociants en temps de guerre : la situation générale des marchés et du commerce, les difficultés liées au recrutement de l’équipage, et finalement l’inquiétude accrue pour la navigation.

3.1 La famille en temps de guerre

Il aurait été surprenant si nos correspondants n’avaient pas fait allusion à la guerre dans leurs lettres. Après tout, il suffit de lire, plus près de nous, des lettres écrites lors des deux guerres mondiales pour se convaincre que le contexte militaire se répercute toujours sur le contenu de lettres. Cette section cherchera donc à saisir ces traces écrites du conflit.

En premier lieu, nous y chercherons les références directes aux événements de la guerre, aux batailles et aux affrontements armés. En second lieu, comme la guerre sépare les familles, nous examinerons l’angoisse engendrée par une telle séparation, ainsi que les façons dont nos correspondants expriment cette émotion. Par après, comme le contexte d’écriture est particulièrement funeste, nous analyserons les façons dont ces lettres familiales témoignent de la préoccupation accrue des épistoliers avec la mort. Enfin, une dernière partie sera consacrée à la vie quotidienne qui poursuit son cours malgré la violence des événements.

Les références à la guerre

Compte tenu du contexte, on s’attendrait justement à ce que la guerre représente un thème omniprésent dans les correspondances étudiées. Pourtant, en jetant rapidement un coup d’œil aux lettres de notre corpus, c’est d’abord la rareté des références directes au conflit militaire qui retient notre attention. Effectivement, il est curieux de constater que le mot « guerre » revient tout juste une vingtaine de fois dans l’ensemble des documents dépouillés. À cet égard, il semblerait alors que les renseignements officiels à propos de la guerre soient relativement difficiles à obtenir et par le fait même à diffuser. C’est du moins ce que prétendait la correspondante canadienne

Ursule Leblanc, comme nous l'avons remarqué en introduction à ce chapitre. Voici d'ailleurs ce qu'elle écrivait à ce sujet: « Dans ce règne où nous sommes présentement, je ne puis pas vous marquer aucune nouvelle touchant les expéditions des pays d'en haut, car tout cela est si secret que l'on entend parler de rien²³⁷. » Sa lettre explique en partie à quel point il est ardu d'être informé à ce sujet, surtout pour les personnes n'ayant aucun contact au sein de l'administration ou de l'armée.

Des remarques semblables reviennent périodiquement au sein de notre corpus, témoignant de la rareté des nouvelles concernant les plus récents développements militaires. Par exemple, dans une lettre du 5 janvier 1756, M. Voisin écrit à son frère : « Ici l'on m'a rien dit de nouveau touchant la guerre. Si vous savez quelques nouvelles, je vous serai bien obligé de m'en faire part²³⁸. » Effectivement, malgré un contexte militaire qui laisserait normalement croire à une effervescence d'informations sur la guerre, de nombreux correspondants, à l'image de M. Voisin et de Mme Leblanc, admettent plutôt n'avoir « rien de nouveau²³⁹ » à rapporter.

Néanmoins, le corpus n'est pas pour autant complètement exempt de contenu militaire. Pensons simplement au *Rochefort*, dont les 24 lettres trouvées à bord réfèrent pratiquement toutes à la guerre, d'une façon ou d'une autre. Comme on l'a vu au chapitre précédent, ceci s'explique d'une part par sa mission diplomatique, l'échange de prisonniers, directement liée au contexte militaire; de l'autre, par l'histoire bien particulière de ce navire et sa mauvaise rencontre avec des corsaires dans la Manche. De plus, il ne faut pas oublier que certaines des lettres destinées à Mahé proviennent de contacts au sein de la Marine française. C'est-à-dire qu'on retrouve aussi dans les lettres du *Rochefort* certains renseignements militaires découlant de source sûre. Par exemple, une missive rédigée le 24 juillet 1757 par Hyacinthe Normand à l'intention de Guillaume Mahé fait directement référence à la victoire « de Mr. Dubois de la Motte contre l'amiral Holburne en Canada », survenue durant l'expédition de Louisbourg au mois de mars de la même année. Pour les Anglais, c'est une « défaite totale. 8 vaisseaux de guerre anglais pris et coulés à fond, et 60 vaisseaux de transport pris, » précise l'auteur. En relayant cette information à son ami, il cherche évidemment à propager « la bonne nouvelle²⁴⁰ » de l'importante victoire française sur l'ennemi. Le 3 août 1757, ce même Hyacinthe Normand réécrit à Mahé pour lui apprendre encore un autre succès militaire français, cette fois à la bataille d'Hastenbeck : « La

²³⁷ BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre de Mme Leblanc à sa sœur, le 2 août 1756.

²³⁸ BAC, HCA 32, B-5748, « Reine des anges », lettre de M. Voisin à son frère, le 5 janvier 1756.

²³⁹ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 19 avril 1757.

²⁴⁰ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de M. Normand à M. Mahé, le 24 juillet 1757.

nouvelle de la Bourse est que Cumberland a été bien battu et a été forcé dans son camp par l'infanterie et 8000 grenadiers qui sont tombés sur lui la baïonnette au bout du fusil. Cette action est fort glorieuse pour les Français²⁴¹. »

Le *Rochefort* n'est évidemment pas le seul navire à transporter des lettres contenant des informations sur la guerre. On en trouve aussi sur les autres vaisseaux de notre corpus, bien qu'en moins grande densité. En effet, d'autres épistoliers sont aussi bien au fait des derniers développements liés à la guerre. Marchands, matelots et soldats peuvent être rapidement mis au courant des dernières actions guerrières, lorsqu'ils ne les vivent pas eux-mêmes. Aussi s'empressent-ils, la plupart du temps, d'en aviser leurs proches ou leurs associés.

Le marchand M. Berrier raconte par exemple l'attaque dont fut victime un convoi français à l'intérieur duquel il possédait quelques navires : « Je vous ai fait dans plusieurs [lettres] le détail du combat que nos vaisseaux soutinrent lorsque la flotte fut attaquée, dont il ne se sauva que le *Tonneau* et le *Fougueux*. Il y eut 16 vaisseaux marchands de pris²⁴². » Un autre encore, M. Sylviau, écrit à son ami M. Buisson pour l'informer de sa rencontre avec des corsaires. Rédigée à « Chibouctou (ou Halifax) », le 20 octobre 1756, la lettre laisse entendre que l'auteur est désormais gardé prisonnier :

Je t'apprends avec mal au cœur le fâcheux accident qui nous est arrivé. Nous avons eu le malheur de faire la rencontre de deux vaisseaux de guerre anglais de 60 canons à l'entrée de la baie de Gaspé, dans laquelle dite baie allions mouillés le même soir, qui nous prirent ici le 8 septembre vers les 5 heures de la prière après nous avoir gardé l'espace d'un mois à bord du vaisseau le *Fougueux* à croiser depuis le golfe jusque sur le grand banc de Terre-Neuve, au bout duquel temps nous ont mené à Chibouctou²⁴³.

Si les nouvelles de la guerre trouvées dans les lettres ont jusqu'ici été rapportées comme des faits avérés, les développements militaires sont plus souvent relayés sous la forme de rumeurs. À défaut de pouvoir compter sur des sources officielles²⁴⁴, les correspondants se rabattent souvent sur les oui-dire, diffusant les derniers échos au sujet de la guerre. Souvenons-nous simplement de la veuve Picot, qui rapportait l'incendie de Rochefort comme un possible acte de guerre. À cet égard, les rumeurs qu'elle relaie dans sa lettre transpirent la crainte des attaques sournoises et de la trahison. Mme Picot note même que l'événement a une incidence militaire, puisqu'il retarde l'armement des « cinq gros vaisseaux » amarrés à Rochefort. Ces

²⁴¹ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de M. Normand à M. Mahé, le 3 août 1757.

²⁴² BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de Bordeaux », lettre de M. Berrier à M. Pery, le 18 mars 1748.

²⁴³ BAC, HCA 32, B-5746, « Saint-Martin de Dunkerque », lettre de M. Sylviau à M. Buisson fils, le 20 octobre 1756.

²⁴⁴ Banks, *op.cit.*, p. 180.

navires devaient « aller joindre l'escadre à Brest », et ils « seraient avancés à présent si n'eut été l'accident²⁴⁵. »

Dans une lettre du 9 juillet 1757 destinée à son frère, M. Daguerre rapporte la victoire navale de la France au large de l'Acadie :

Nous savions également dans ce pays depuis avant-hier qu'il s'est donné un combat naval, et qu'il y avait huit vaisseaux de pris sur l'Anglais, et soixante navires de transport. Dieu veuille que cela soit ainsi, ça fera peut-être que messieurs les Anglais pourront filer doux²⁴⁶.

Nous voyons qu'il s'agit de sensiblement les mêmes informations qui seront transmises par Hyacinthe Normand quelques jours plus tard, sauf qu'ici l'épistolier signale par son « Dieu veuille que cela soit ainsi » que la nouvelle n'est pas encore confirmée. Il s'agit donc encore d'une rumeur.

Dans d'autres cas, les rumeurs visent essentiellement à avertir un proche d'un danger potentiel. Par exemple, c'est ainsi que le marchand Robert de la Menais prévient son capitaine M. Le Coq, à qui il écrit le 11 avril 1757 :

On assure qu'il [se] forme en Angleterre une escadre considérable avec des vaisseaux de transport sur lesquels il doit s'embarquer 8000 hommes. Le Lublay veut que ce soit pour aller assiéger le Cap-Breton. Si cela est ainsi, je suis bien charmé que vous ayez une autre destination²⁴⁷.

Ailleurs, dans une lettre du 10 avril 1755, M. Raciquot note que « les bruits de guerre sont toujours très forts. » Si l'auteur affirme d'entrée de jeu que « l'on arme à Brest et en Angleterre », tous les espoirs sont encore permis, alors qu'une possible paix pourrait être signée par les belligérants : « Cependant, l'on se flatte toujours d'un accommodement, y ayant toujours de grands pourparlers entre les ministres. » Bien qu'il s'agisse d'informations peu sûres, il est clair que les correspondants y accordent une grande importance. M. Raciquot somme d'ailleurs son correspondant de rester à l'affût de tous les ouï-dire : « ayez soin que vos gens sur les bruits de guerre ne se relâchent point²⁴⁸. »

Enfin, au-delà des quelques rumeurs et des rares informations militaires disponibles, c'est tout en subtilité que la guerre marque aussi les propos des correspondants. En filigrane, les lettres de nos épistoliers sont parsemées de remarques évoquant brièvement le climat général : « Le

²⁴⁵ BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre de Mme Picot à son fils, le 22 avril 1756.

²⁴⁶ BAC, HCA 32, B-5738, « Fidelle de Louisbourg », lettre de M. Daguerre à son frère, le 9 juillet 1757.

²⁴⁷ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 11 avril 1757.

²⁴⁸ BAC, HCA 32, B-5735, « Duc de Luxembourg de Granville », lettre de M. Raciquot de Rochemansi à M. de la Passadière, le 10 avril 1755.

temps critique de la guerre²⁴⁹ », « un temps si dangereux²⁵⁰ », « ces malheureux temps de calamité²⁵¹ », « un temps si dur²⁵² ». Devant le terrible incendie du port de Rochefort, la veuve Picot n'explique-t-elle pas n'avoir jamais passé « une si cruelle nuit »? Critiques, dangereuses, malheureuses, calamiteuses, cruelles : voilà le champ lexical exploré par certains épistoliers pour qualifier leur époque marquée par la guerre.

Sous forme d'informations, de rumeurs ou de simples marqueurs de temps, les correspondants font régulièrement référence à la guerre, bien que celles-ci se fassent davantage en subtilité. Le conflit a néanmoins laissé des traces au sein de leurs lettres, prouvant qu'il était au cœur des préoccupations de nos épistoliers. Voyons maintenant pourquoi et comment cette inquiétude s'exprime dans les lettres familiales.

L'angoisse de la séparation

À la base, la famille transatlantique constitue déjà une histoire de séparations et de réunions. Dès le départ, ces thèmes sont donc présents dans les lettres des familles divisées par l'Atlantique. Cependant, comme le note l'historienne Sarah Pearsall, la guerre accentue encore davantage cette réalité, en précipitant les départs et en retardant les retrouvailles. Pour la citer, « war badly disordered family life, in particular by taking men away from their households, sometimes for good²⁵³. » À cette mobilisation des soldats, on peut ajouter que la guerre engendre aussi un important brassage des populations qui la subissent. Pensons par exemple à la déportation des Acadiens, en 1755, ou encore à l'exode de nombreux membres de l'élite canadienne durant toute la période marquant la fin du Régime français au Canada. Ces mouvements démographiques dispersent encore davantage les familles au sein du monde atlantique, une situation dont souffrent à la fois ceux qui partent et ceux qui restent derrière, comme l'explique d'ailleurs Pearsall²⁵⁴.

La guerre renforce donc l'angoisse liée à cette séparation qui est justement vécue avec douleur par les correspondants. Ceux-ci insistent régulièrement sur cet élément. Rappelons-nous

²⁴⁹ BAC, HCA 32, B-5744, « Mazette de Québec », lettre des frères Schoemans à M. Duffy Desauniers, le 12 avril 1757.

²⁵⁰ *Ibid.*

²⁵¹ BAC, HCA 32, B-5746, « Saint-Martin de Dunkerque », lettre de M. Boulot à sa tante, le 1^{er} décembre 1756.

²⁵² BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de Bordeaux », lettre de Mme Lacassaigne à son fils, le 4 avril 1748.

²⁵³ Pearsall, *op. cit.*, p. 44.

²⁵⁴ *Ibid.*

par exemple que Mme Roysard, la sœur du capitaine Guillaume Mahé, lui écrivait être « dans une peine des plus grandes²⁵⁵ » lors des nombreux départs de son frère. Plusieurs autres exemples appuient cette tristesse ressentie par les épistoliers et les membres de leur famille devant une absence qui s'étire encore et encore :

Mon cher fils, je me sers de l'occasion de M. Batistes pour vous marquer l'ennui et la peine où nous sommes depuis que tu es parti. [...] Votre frère est aussi peiné que nous de ton absence²⁵⁶.

[J'ai reçu une de tes lettres] aussi de chez monsieur Domainget daté du même temps, qui m'a fait bien de la joie. Mais elle ne puit durer longtemps parce que je n'ai pas le plaisir de te voir. C'est ce qui fait toute ma peine quand je me représente, mon cher ami, que je suis si éloignée de toi²⁵⁷.

Votre épouse se porte bien ainsi que votre enfant. Il est un peu dans la peine de ce prétendu voyage²⁵⁸.

Comme l'explique Pearsall, en insistant sur la douleur de la séparation, les correspondants expriment du même coup la dimension inhabituelle de cette situation. On cherche ainsi à se rassurer, à montrer que cette séparation, qui dans les cas qui nous intéressent est parfois causée et souvent prolongée par la guerre, ne représente pas l'ordre normal des choses. Pour citer Pearsall, « taking pain as its main theme, it also promised the amelioration of that agony, soothing suffering audiences who themselves longed for those reunions, that bliss²⁵⁹. » Ce n'est donc pas un hasard si cette angoisse de la séparation exprimée dans les lettres s'accompagne souvent de remarques à propos d'éventuelles retrouvailles entre les correspondants :

J'espère, ma chère femme, avoir le plaisir de t'embrasser dans tous le mois de février²⁶⁰.

Tous vos parents vous font bien leurs compliments et espèrent comme moi votre retour²⁶¹.

Les filles Prévert vous font bien des compliments et espèrent de vous revoir bientôt²⁶².

J'espère cependant que vous nous ferez bientôt le plaisir de venir si vos affaires toutefois et votre santé le permettent²⁶³.

²⁵⁵ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de Mme Roysard à son frère, le 30 juillet 1757.

²⁵⁶ BAC, HCA 32, B-5723, « Louis Sextus de Bordeaux », lettre de Josette Hébert à son fils, le 17 octobre 1747.

²⁵⁷ BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de Bordeaux », lettre de Mme Jeanne Ducasse à son époux, non datée.

²⁵⁸ BAC, HCA 32, B-5745, « Marie Magdelaine de Cherbourg », lettre de Gilbert Mieusse à M. Lefebvre, le 21 mars 1758.

²⁵⁹ Pearsall, *op. cit.*, p. 181.

²⁶⁰ BAC, HCA 32, B-5746, « Saint-Martin de Dunkerque », lettre de M. Lamarre à son épouse, le 2 décembre 1756.

²⁶¹ BAC, HCA 32, B-5723, « Louis Sextus de Bordeaux », lettre de Mme Gaboury à son fils, le 9 octobre 1747.

²⁶² BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre de M. Limouzin à son frère, le 5 février 1756.

Évidemment, cette réunion tant attendue est plus souvent évoquée sous forme de souhait, et beaucoup plus rarement comme une certitude. Certaines familles devront parfois attendre jusqu'à la fin de la guerre pour se revoir, et encore, rien n'est garanti. « Nous désirons de te voir autant que tu puisses le souhaiter, mais comment l'espérer avant la paix²⁶⁴ », écrit par exemple un père à son fils, le 24 juillet 1757.

Certains correspondants ne se limitent pas simplement à « espérer » le retour de l'être cher, et les références aux retrouvailles se font alors un peu plus insistantes. Derrière des formulations qui cherchent assurément à convaincre leur destinataire de revenir le plus rapidement possible, ces passages témoignent d'une grande détresse, tout en évoquant l'incertitude du transport maritime en temps de guerre :

Mon cher fils, [...] revient au plus tôt. Nous ne savons si tu viendras par la France ou par les îles, tâche de nous apporter les nouvelles toi-même. Ne t'embarrasse point de venir tout nu, pourvu que tu sois sage. Nous te recevrons toujours dans quelque état que tu sois. Je suis, mon cher fils, en espérant de te voir dans la plus grande tristesse que tu peux croire²⁶⁵.

Je te recommande que si tu trouves occasion de t'en revenir, ne la manque pas. Sois persuadé que j'estime mieux ta présence avec rien que ton absence avec tous les biens du monde²⁶⁶.

Devant la possibilité bien réelle de ne pas revoir un proche avant longtemps, on comprend mieux alors la joie qui envahit ces correspondants lorsque surviennent enfin les retrouvailles tant attendues. Par exemple, dans une lettre du 4 septembre 1755, c'est une véritable déclaration d'amour que livre un homme à son épouse, lorsque celui-ci apprend qu'il va finalement la rejoindre plus tôt que prévu, une pensée si heureuse qui dissipe alors tous ses malheurs, prétend-il :

Enfin, mon amour, le hasard veut donc que je me joigne à toi avant le terme que je t'avais marqué. [...] Oui, charmante Loiselier, je vais me réunir à celle que j'aime, mon amour, ma raison, ma demie. Tout m'en assure, je vole dans tes bras. Un torrent de joie se répand dans mon âme. Le passé s'évanouit, mes malheurs vont finir, ils sont obligés. L'avenir seul m'occupe, c'est mon unique bien. Loiselier, ma chère épouse, [...] je t'aime, je le dirai à toi-même. Oui, mon amour, est-il des tourments qu'un tel bonheur n'efface²⁶⁷?

Tous les correspondants n'ont toutefois pas cette chance. Certains d'entre eux témoignent de la triste séparation au sein d'un couple. Par exemple, Jeanne Ducasse, dans une lettre non datée à son mari, exprime son chagrin à l'idée de ne pas avoir eu la chance de l'embrasser avant

²⁶³ BAC, HCA 32, B-5748, « Reine des anges », lettre de M. Voisin à son frère, le 5 janvier 1756.

²⁶⁴ BAC, HCA 32, B-5738, « Fidelle de Louisbourg », lettre de M. Lamarre à son fils, le 24 juillet 1757.

²⁶⁵ BAC, HCA 32, B-5723, « Louis Sextus de Bordeaux », lettre de Josette Hébert à son fils, le 17 octobre 1747.

²⁶⁶ *Ibid.*, lettre de Thérèse Duchesne Doucette à son mari, le 15 octobre 1747.

²⁶⁷ BAC, HCA 32, B-5741, « Gentille Marguerite de Granville », lettre de M. Harguille à son épouse, non datée.

son départ, un baiser qui aurait bien pu être leur dernier : « Je suis surprise, mon cher amour, de ce que tu es parti sans ne rien dire, moi qui m’attendais d’avoir le bonheur de t’embrasser, peut-être pour la dernière fois de notre vie de l’un ou de l’autre²⁶⁸. » À l’instar de Mme Ducasse, quelques autres épistoliers font référence à une mort qui pourrait bien survenir avant la réunion tant espérée :

J’espère, mon cher frère, que nous aurons la satisfaction de vous voir avant de mourir²⁶⁹.

Nous prions le Seigneur qu’il vous [conserve la santé] pour que vous puissiez l’employer à nous venir voir si vos affaires peuvent vous le permettre sans quoi vous pensez bien que nous ne pouvons pas aspirer de vous embrasser qu’en l’autre monde²⁷⁰.

On notera toutefois que dans ces exemples, le lien à la guerre n’est pas explicite. Rappelons effectivement que ce genre de formule peut aussi revenir dans les lettres en temps de paix. Malgré tout, ces remarques ont un sens tout particulier lorsqu’on tient compte du contexte militaire dans lequel elles sont écrites, alors que la guerre peut facilement rendre la séparation ultime entre les correspondants transatlantiques. De cette façon, on imagine bien les dangers mortels qui guettent soldats, marins et autres habitants de l’Atlantique français en ces temps particulièrement périlleux.

Le déséquilibre entre la vie et la mort

Laissant justement planer l’ombre de la mort entre les deux correspondants, ces commentaires expriment généralement le déséquilibre entre la vie et la mort engendré par cette période de conflits impériaux. En effet, on estime que les deux guerres touchées par cette étude ont entraîné la perte de centaines de milliers de sujets français, victimes des affrontements. Ajoutons à cela la surmortalité qui frappe les populations civiles visitées par la guerre ou déportées. Ce décor meurtrier laisse inévitablement des traces dans les lettres de nos correspondants, qui transmettent évidemment à leurs proches les nouvelles les plus funestes.

Pour commencer, on retrouve dans les lettres familiales quelques annonces rapportant la mort de militaires tombés au combat. Sur le *Rochefort*, par exemple, une femme endeuillée écrit à Mahé, en espérant qu’il pourra consoler « une famille aussi affligée et abattue par la perte de la guerre et de la mort »:

²⁶⁸ BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de Bordeaux », lettre de Jeanne Ducasse à son époux, non datée.

²⁶⁹ BAC, HCA 32, B-5746, « Name unkown », lettre de M. Lasalle à son frère, le 15 février 1756.

²⁷⁰ *Ibid.*, « Name unkown », lettre de M. Limouzin à son frère, le 5 février 1756.

J'avais pris la liberté de vous envoyer une lettre pour mon frère Thomas Boissoux. Je vous prie de vouloir bien la jeter au feu, attendu que nous avons reçu la triste nouvelle de sa mort ainsi que celle d'un autre frère que nous avons en Angleterre qui sont tous deux morts depuis un mois²⁷¹.

Ce genre de nouvelles est souvent bien difficile à transmettre aux proches de la victime, au point où dans certains cas, le voisinage apprend l'information avant la famille. Par exemple, dans une lettre à son fils, Mme De Lassigne écrit: « Tout le monde sait la mort du petit Larzac et le dit publiquement. Comme personne ne l'a écrit au père, il ne veut point le croire, mais tous les officiers qui sont dans ton pays l'ont écrit²⁷². » Encore une fois, on remarque l'efficacité des rumeurs, qui parviennent à se déplacer partout au sein du monde atlantique.

Au-delà des avis de décès concernant les soldats tués en action, on constate aussi dans notre corpus une importante quantité de références à la mort, même si a priori elles ne semblent pas liées au contexte militaire. Pensons simplement à l'incendie ravageur rapporté par Mme Picot, ou encore aux maladies destructrices communiquées par Mme Leblanc. Il ne s'agit pas à proprement parler d'événements militaires, cependant on ressent à travers ces récits une sensibilité particulière envers la maladie, la souffrance et ultimement la mort. Ces thèmes reviennent souvent ailleurs dans nos lettres :

Je vous apprendrai avec ma grande douleur la mort de notre père qui est décédé le 14e du mois de décembre de l'année dernière de la maladie dont vous l'avez laissé. Il eut à faire une hémorragie dont il a été étouffé sans qu'on ne puisse lui porter aucun remède²⁷³.

Mlle Poulette de Castelgaillard [...] vient de mourir d'une fièvre putride sans avoir eu la consolation de voir à son dernier soupir Mr son père ni madame sa mère, qui avaient été envoyé chercher pour soigner la pauvre Mlle Dangevos à Bassens, qui doit attaquer de la même maladie qui sera aussi incurable pour elle, présume-t-on²⁷⁴.

Par ma dernière, je vous ai prié de lui annoncer la mort de son frère, dont j'ai été mortifié²⁷⁵.

Dans une lettre du 5 février 1756 destinée à son frère, M. Limouzin passe une remarque particulièrement éloquente à ce propos. Écrivant pour transmettre la nouvelle de la mort de leur cousin Pierre, il écrit : « [Il] est mort l'année dernière d'un abcès au poumon qui l'a rendu comme notre père. Comme vous savez, dans le temps qu'on croit qu'ils font mieux, c'est dans le temps qu'ils périssent²⁷⁶. » Le passage est intéressant puisqu'il évoque le souvenir d'une autre mort,

²⁷¹ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de Mme Leray Marchesse à M. Mahé, le 20 juillet 1757.

²⁷² BAC, HCA 32, B-5744, « Mazette de Québec », lettre de Marie Dartigues à son frère, le 24 février 1757.

²⁷³ BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre de M. Lasalle à son frère, le 15 février 1756.

²⁷⁴ BAC, HCA 32, B-5744, « Mazette de Québec », lettre de Mlle Dupré à M. de Bigot, le 28 février 1757.

²⁷⁵ BAC, HCA 32, B-5746, « Saint-Martin de Dunkerque », lettre de M. Boulot à son frère, le 1^{er} décembre 1756.

²⁷⁶ BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre d'un homme à son frère, le 5 février 1756.

sans doute récente elle aussi, en l'occurrence celle du père. Surtout, on perçoit dans ces lignes une vision plutôt fataliste de la maladie et de la mort.

Il serait assurément intéressant d'établir à ce sujet une comparaison en se basant sur des lettres écrites en période de paix, afin de mesurer plus précisément l'impact de la guerre sur les références à la souffrance et à la mort dans les lettres familiales. Néanmoins, il est tout de même possible d'avancer que la guerre, en cours ou imminente, rend les correspondants davantage conscients de la fragilité de la vie et des ravages de la mortalité. Par conséquent, signe d'une période particulièrement sombre, leurs lettres expriment parfaitement cette plus grande sensibilité face aux malheurs, aux accidents, aux maladies et plus largement à la mort. Comme l'écrit Sarah Pearsall, « the appearance of the language of sensibility in family letters [...] often occurred at the very moments when feeling seemed most imperiled, whether because of distance, war, death, or conflict²⁷⁷. »

La vie continue

Jusqu'à présent, nous avons démontré que les lettres témoignent de diverses façons de l'impact de la guerre sur les correspondants. Cependant, certaines des informations qu'ils partagent ne sont pas teintées par le contexte militaire. La dynamique familiale étant ce qu'elle est, l'expression de certains sentiments reste imperturbable, nonobstant les temps difficiles vécus par les correspondants. C'est-à-dire que l'expression des rapports complexes définissant la famille, comme l'amour, la rivalité, l'économie, l'autorité, les attentes et l'affection²⁷⁸, ne change pas nécessairement en temps de guerre. Malgré le climat critique, les affaires familiales se poursuivent dans toute leur complexité, à l'échelle atlantique.

Les grossesses et les naissances sont évidemment moins nombreuses en temps de guerre, comme la mobilisation des soldats force souvent une séparation entre les hommes et les femmes. Néanmoins, l'arrivée au monde d'un enfant reste une nouvelle heureuse que l'on transmet sans fautes dans les lettres. Par exemple, le 3 avril 1755, Marie le Pelly écrit à son mari pour l'informer de la naissance de son fils : « Mon cher cœur, je vous dirai que je suis heureusement accouchée d'un garçon le jour de la vierge. [...] J'aimais mieux que ce soit un garçon [...] qu'une

²⁷⁷ Pearsall, *op. cit.*, p. 86.

²⁷⁸ *Ibid.*, p.

filles²⁷⁹. » Une autre, écrite le 15 octobre 1747 par Thérèse Duchesne Doucette à son mari M. Ricard, annonce aussi la naissance « d'une fille qui se porte bien²⁸⁰. »

De la même façon, les nouvelles de mariages et de fiançailles surviennent ici et là, cherchant à contrebalancer la gravité de la situation avec des nouvelles plus « charmantes » :

Je suis charmé que vous soyez marié, je ne doute point que vous n'aurez fait un choix qui vous convienne. Vous étiez à même de vous connaître l'un et l'autre puisque vous restiez ensemble. Je souhaite que ce soit pour votre bien à l'un et l'autre ce que vous soyez d'une bonne union qui est l'essentiel du mariage²⁸¹.

Notre sœur Marie est fiancée depuis huit jours, nous souhaitons que cela puisse lui procurer une bonne santé²⁸².

Tu sauras, mon cher fils, que ton frère est marié à mademoiselle Fillion, qu'il t'aime de tout son cœur et qu'il prie le seigneur de te voir promptement²⁸³.

Aussi, le poids de la guerre n'empêche pas les célébrations festives. On retrouve au sein de quelques lettres certaines nouvelles concernant les fêtes locales, comme les carnivals. Par exemple, Marie Dartigues, le 24 février 1757, qui écrit à son frère au Canada alors qu'elle n'a « point de nouvelle à [lui] mander que de [leur] carnaval. » Elle décrit le carnaval par la suite :

[Celui-ci] est le plus brillant qu'on ait fait par ici car on a dansé en pas un endroit. [...]. Nous étions ici treize, au Bédard dix et neuf, à Manotte vingt et deux et autant à Poumarède. Nous nous séparâmes. Ici il n'y avait que les demoiselles du voisinage, mais beaucoup de cavaliers qui n'y étaient point ordinairement, mais comme on ne fit rien dans les villes voisines, ils vinrent nous rejoindre²⁸⁴.

À bord du même vaisseau chargé de transporter cette lettre, la *Mazette* de Québec, on en retrouve une autre, écrite cette fois par Mlle Dupré quatre jours plus tard. Elle transmet elle aussi les nouvelles à propos du carnaval, livrant sa propre version de la fête, prenant elle aussi le soin de faire le décompte des invités :

Nos voisins et voisines avec qui nous avons passé le carnaval à Lordenuise ont tous bu de bons coups à ta santé. Ils te font tous mille tendres compliments, de même que M. et Mme de Monrepos et Jocelyn qui sont venus augmenter le nombre de notre parti du Mardi gras sans y

²⁷⁹ BAC, HCA 32, B-5735, « Duc de Luxembourg de Granville », lettre de Marie Le Pelly à son époux, le 3 avril 1755.

²⁸⁰ BAC, HCA 32, B-5723, « Louis Sextus de Bordeaux », lettre de Thérèse Duchesne Doucette à son époux, le 15 octobre 1747.

²⁸¹ BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre de M. Rozé à M. Limouzin, le 27 février 1756.

²⁸² *Ibid.*, lettre de M. Limouzin à son frère, le 5 février 1756.

²⁸³ BAC, HCA 32, B-5723, « Louis Sextus de Bordeaux », lettre de Josette Hébert à son fils, le 17 octobre 1747.

²⁸⁴ BAC, HCA 32, B-5744, « Mazette de Québec », lettre de Marie Dartigues à son frère, le 24 février 1757.

avoir été prié, ainsi que bien d'autres qui s'y sont trouvés. Nous étions 25 au dîner, je serai trop longue à te les raconter nom par nom²⁸⁵.

D'autres extraits confirment encore cette disposition de nos correspondants à faire « la débauche », malgré la guerre qui fait rage :

Rappelez-vous que vous m'aviez promis que vous m'auriez fait l'honneur de me venir voir, et que nous aurions passé un agréable moment en faisant la petite débauche de vider une bonne bouteille de vin de Bordeaux ensemble²⁸⁶.

Je vous dirai cependant que votre chère épouse se porte au mieux. Nous faisons toujours la débauche ensemble²⁸⁷.

On peut aussi penser que le travail continue de rythmer les jours de nos correspondants, malgré le contexte militaire. Les pêcheurs, par exemple, continuent de vaquer à leurs occupations, certains mentionnant la « mauvaise pêche²⁸⁸ » dans le banc de Terre-Neuve. Les marins, de leur côté, poursuivent leur difficile travail sur les navires. L'un d'entre eux évoque par exemple sa promotion au sein de la Marine : « Je suis embarqué dans une frégate du roi en qualité d'aide-pilote et j'y suis fort gracieusement. De plus, fort estimé de tout le monde. Je suis très content d'y être [...] pour mon avancement²⁸⁹. » À cet égard, l'avancement professionnel, et surtout l'atteinte d'une meilleure condition sociale représentent assurément des préoccupations majeures chez nos correspondants, comme en témoignent les nombreux commentaires laissés dans leurs lettres :

Écrivez moi incessamment et me mandez le nom de votre capitaine et s'il y a ici quelques parents ou grandes âmes pour les engager à parler en votre faveur pour votre avancement auquel je me prêterai toujours si je le puis par mes connaissances. [...] Mandez-moi, mon fils, quelle est la personne qui arme le vaisseau sur lequel vous devez monter, son nom et ses qualités et si ce sera le même pour lequel vous avez été emmené, car je crois que votre avancement dépend de lui²⁹⁰.

Vous n'ignorez pas que cette expédition prompte que je vous ai toujours recommandé est de la dernière conséquence pour le bien de l'armement ainsi je ne puis me lasser de vous la recommander [...]. Votre avancement en dépend²⁹¹.

Dites-moi, je vous prie, en réponse si vous êtes reçu capitaine afin que je puisse à bonne heure vous faire recevoir si vous ne l'êtes pas²⁹².

²⁸⁵ *Ibid.*, lettre de Mlle Dupré à M. de Bigot, le 28 février 1757.

²⁸⁶ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de M. Couillard à M. Le Coq, le 26 juin 1758.

²⁸⁷ BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de Bordeaux », lettre de M. Berrier à M. Pery, le 18 mars 1748.

²⁸⁸ BAC, HCA 32, B-5741, « Gentille Marguerite de Granville », lettre de M. Guy de Loup à sa femme, le 30 août 1755.

²⁸⁹ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de M. Hurtubise à M. Le Coq, le 28 avril 1757.

²⁹⁰ BAC, HCA 32, B-5723, « Louis Sextus de Bordeaux », lettre de Mme De Castres à son fils, le 24 décembre 1742.

²⁹¹ BAC, HCA 32, B-5735, « Deux frères de La Rochelle » lettre de M. Rodrigue à M. Le Cand, le 13 février 1758.

D'autres fois, il est plutôt question du manque de cœur à l'ouvrage de certains correspondants : « Monsieur Durocher a écrit à notre mère plus tôt [...] il se plaint que vous ne voulez pas travailler et par ladite lettre nous avons bien vu que vous ne lui faisiez pas plaisir de tricher et ne sachez pas assez bien de sa grâce pour travailler chez quelques marchands²⁹³. »

Enfin, les chicanes de famille sont encore un autre signe d'une dynamique familiale qui n'est pas nécessairement ébranlée par la guerre. Un individu, même loin des siens, n'échappe pas aux querelles familiales. Il peut très bien se retrouver en conflit avec un membre de sa famille à distance, alors que les communications permettent justement de transporter les chicanes avec le courrier. Par exemple, dans une lettre adressée à son frère, M. Daguerre exprime clairement ses réserves envers la femme de leur père :

Le père se porte bien. Sa femme s'enivre tous les jours, est-ce misérable. Il est toujours à son travail tandis qu'une femme ivre lui dissipe au-delà de tout ce qu'il a et sous ce qu'il pourra avoir. Je compte que bientôt je serai obligé de la mettre en prison et de la nourrir à mes frais et dépenses, sans quoi elle abîmera à jamais la maison²⁹⁴.

S'agit-il de leur mère? Ou d'une autre femme? Difficile à dire, bien qu'on puisse supposer qu'une personne ne parlerait pas de sa propre mère en ces termes peu élogieux. Ces querelles, dont les traces se trouvent ici et là au sein des lettres des *Prize Papers*, sont effectivement difficiles à analyser. Les lettres saisies par les corsaires, tirées de leur contexte épistolaire, maintiennent certains silences. Quelques informations ne sont pas mentionnées, alors que seuls les correspondants connaissent le fond des événements. À cet égard, Louise Dechêne remarque que les querelles surviennent fréquemment, sans toutefois se retrouver dans les lettres²⁹⁵. On ne souhaite pas les ébruiter, considérant que les lettres circulent entre de nombreuses mains. Lorraine Gadoury partage cette conclusion, notant toutefois que cette absence de références aux chicanes familiales dans les lettres du fonds Baby qu'elle exploite pourrait aussi être due à la sélection des missives conservées par la famille Baby, qui aurait pu évacuer celles comportant des sujets et des propos peu élogieux pour la mémoire familiale²⁹⁶.

Si on ne retrouve aucune trace de dispute directe entre deux correspondants, certains en font mention à un tiers individu. Par exemple, dans une lettre du 8^e juillet 1757, un homme

²⁹² BAC, HCA 32, B-5748, « Reine des anges », lettre de Denis Goguet à Jacques Goguet, le 2 décembre 1756.

²⁹³ BAC, HCA 32, B-5746, « Name unknown », lettre de M. Limouzin à son frère, le 5 février 1756.

²⁹⁴ BAC, HCA 32, B-5738, « Fidelle de Louisbourg », lettre de M. Daguerre à son frère, le 9 juillet 1757.

²⁹⁵ Dechêne, *Habitants et marchand*, p.447.

²⁹⁶ Gadoury, *op. cit.*, p. 158.

cherche de toute évidence le soutien de son beau-frère dans un malentendu qu'il entretient avec l'autre frère de sa femme. Voici ce qu'il lui écrit à ce sujet :

J'ai reçu l'honneur de votre lettre datée du 6 du courant par laquelle vous me marquez que vous espérez de me faire le plaisir de [régler] ce qui se passe entre Mr votre frère et moi. Je vous dirai que j'avais espoir qu'il m'aurait écrit quelque chose sur les reproches que vous lui faisiez suivant la lettre que vous m'aviez écrite sur l'indifférence qu'il me faisait ainsi qu'à sa sœur. Cependant ça va toujours de même. Aussi, mon cher beau-frère, puisque vous êtes si porté à me rendre ce service, je vous supplie très humblement ainsi que votre sœur de nous le faire si vous pouvez, car réellement je crains grandement querelle entre lui et nous sur les raisons que je vous ai marquées ci-devant. [...] Si par hasard je le trouve en compagnie, je le salue le chapeau à la main, et je reçois de lui le semblant de tirer le chapeau sans qu'il me réponde mot. Marque donc, suivant moi, qu'il veut se faire connaître l'indifférence qu'il me fait en public. Je ne sais pas si vous serez de mon sentiment. [...] Vous aurez la bonté de me marquer si votre frère vous a bien marqué de nous sur la lettre que vous lui avez écrite de l'indifférence qu'il nous fait²⁹⁷.

L'auteur de la lettre insiste particulièrement sur « l'indifférence » dont fait preuve le fautif à son égard. Si ces reproches peuvent rappeler ceux évoqués au chapitre précédent à l'endroit des correspondants négligents, cette situation est toutefois différente. L'indifférence dont se plaignent les correspondants qui se croient négligés est une affaire interne et, souvent, une figure de rhétorique. Dans ce cas-ci, l'indifférence est publique et fait planer la menace de la querelle sur la famille. Ces agissements engendrent le conflit, ou du moins le font perdurer. L'exemple soulevé par le correspondant est d'ailleurs révélateur. Il trouve inacceptable que son beau-frère refuse de répondre à ses salutations « en public. » Celui-ci l'ignore vraisemblablement, lui offrant plutôt « le semblant de tirer le chapeau ». Le désintéressement à l'endroit d'un proche est donc considéré comme un important manque de respect. Les membres d'une même famille se doivent de projeter une image d'unité, sans quoi il s'agit d'un véritable affront. Ceci démontre bien l'importance accordée aux liens familiaux dans les relations sociales. Il est donc mal vu de s'ignorer entre membres d'une même famille, puisque celle-ci doit avoir l'air soudée, comme le soutient Pearsall²⁹⁸.

À travers ces exemples, on remarque que les événements familiaux ne cessent pas en temps de guerre : fête, mariage, naissance, travail et même querelles familiales continuent d'alimenter les lettres familiales, signes que la guerre, certes inquiétante, n'accapare pas entièrement les pensées de nos épistoliers. Il est aussi possible de penser que ces échanges d'informations « ordinaires » permettent de se rappeler le temps de la paix, qui finira bien par revenir tôt ou tard.

²⁹⁷ BAC, HCA 32, B-5738, « Fidelle de Louisbourg », lettre d'un homme à son beau-frère, le 8 juillet 1757.

²⁹⁸ Pearsall, *op. cit.*, p. 56-67.

3.2 Le commerce en temps de guerre

On l'a vu au chapitre précédent, les marchands forment souvent des correspondants fiables et très réguliers. Ils écrivent fréquemment, transmettant des directives, des conseils et des nouvelles commerciales. C'est par leurs lettres que les marchands règlent dettes et factures, de façon à assurer les transactions commerciales. En hommes d'affaires avertis, ils s'échangent des renseignements sur le marché, les ressources à échanger, les endroits propices aux bonnes affaires ou encore ceux à éviter, l'embauche des employés, etc.

La guerre ayant inévitablement des répercussions sur le commerce, elle transforme aussi le traitement de ces principales informations économiques, alors que les marchands doivent s'adapter à la réalité militaire. À cet égard, les correspondances marchandes trouvées dans les *Prize Papers* représentent une riche source de renseignements sur les préoccupations des marchands en temps de guerre : la situation générale du commerce et des marchés, les difficultés liées au recrutement de l'équipage, et la sûreté de leur navire.

La situation des marchés et du commerce

À l'image des lettres familiales, la correspondance commerciale est empreinte par la guerre, alors que de nombreux marchands témoignent des temps difficiles. D'ailleurs, la façon de certains de nos correspondants de dresser le portrait de la situation économique est teintée par la même inquiétude accrue dont témoignent nos lettres familiales. De la même façon, on peut donc déduire que la guerre sensibilise encore davantage les individus à la fragilité des affaires, notamment transatlantiques.

Plusieurs de nos correspondants évoquent tout d'abord la misère qui règne dans certaines villes habituellement prospères de l'Atlantique français, particulièrement à Bordeaux, port au cœur du commerce colonial. En 1748, alors que la guerre de Succession d'Autriche tire à sa fin, Jeanne Dubien écrit par exemple à son époux : « J'ai à te dire, mon cher époux, qu'il y a bien de la misère dans Bordeaux si jamais il y en a eu. Les vivres sont extrêmement chers. Le commerce ne va point²⁹⁹. » La même année, un marchand bordelais, M. Berrier, livre à son associé, M. Perry, une description plus détaillée de la situation économique de la ville :

Bordeaux n'est plus la même depuis votre départ. La disette de vin et de blé a été si grande que nous sommes affaiblis d'une affreuse famine, ne se sachant où prendre des blés pour nourrir le peuple pendant 4 mois qu'il y a encore d'ici à la récolte prochaine. Le pain vaut 4#

²⁹⁹ BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de Bordeaux », lettre de Jeanne Dubien à son mari, le 2 avril 1748.

la livre. Trop heureux qui pourra en avoir jusqu'à la prochaine moisson, car nous sommes en crainte d'une révolte générale de toutes les campagnes de 13 à 18 lieues qui viennent en foule se jeter dans la ville en demandant du blé. Jusqu'à présent, l'on leur en a donné quelque peu, mais la ville n'est plus en état d'en donner³⁰⁰.

Durant la guerre de Sept Ans, la situation bordelaise ne semble pas beaucoup plus rayonnante, comme en témoigne la lettre adressée à M. Duffy Desauniers le 12 avril 1757, dans laquelle les frères Schoemans rapportent « dans quelle misère l'on est ici pour le monde et pour les ouvriers³⁰¹. »

Évidemment, la guerre n'affecte pas uniquement la capitale aquitaine, et certaines lettres suggèrent que la misère est répandue à l'ensemble de l'Atlantique français. Écrivant de Louisbourg à sa tante le 1^{er} décembre 1756, le marchand M. Boulot affirme lui aussi la triste situation économique dans laquelle la colonie est plongée : « Nous sommes dans un pays où la misère est très grande et appauvrie. Si le temps continue, j'en vois de plus grandes. Dieu nous donne la paix nous en avons besoin³⁰². »

Cette situation économique, engendrée par la guerre, entraîne à son tour chez les marchands de nombreuses faillites qui sont souvent rapportées dans les lettres. Ayant appris l'attaque d'un convoi français et la prise de plusieurs vaisseaux marchands, M. Berrier écrit à son associé, M. Perry, pour l'informer de cette situation « qui a dérangé beaucoup l'harmonie de notre place et a occasionné beaucoup de banqueroutes³⁰³. » Ailleurs, une mère écrit à son fils pour l'informer qu'il y a « un tas de banqueroutes affreuses³⁰⁴. » Dale Miquelon rappelle à cet égard, que la guerre « was a natural occasion for bankruptcies³⁰⁵. » Dénombrant 1131 faillites bordelaises entre 1715 et 1792, Paul Butel confirme d'ailleurs que « les moyennes les plus fortes sont atteintes pendant les années de guerre³⁰⁶. » À ce chapitre, il en compte en moyenne 21 par année pendant la guerre de Sept Ans³⁰⁷.

Comme les marchands agissent généralement au sein d'un réseau très serré, ces faillites nuisent inévitablement aux relations d'affaires et ont des répercussions sur l'ensemble du réseau.

³⁰⁰ BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de Bordeaux », lettre de M. Berrier à M. Pery, le 18 mars 1748.

³⁰¹ BAC, HCA 32, B-5744, « Mazette de Québec », lettre des frères Schoemans à M. Duffy Desauniers, le 12 avril 1757.

³⁰² BAC, HCA 32, B-5746, « Saint-Martin de Dunkerque », lettre de M. Boulot à sa tante, le 1^{er} décembre 1756.

³⁰³ BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de Bordeaux », lettre de M. Berrier à M. Pery, le 18 mars 1748.

³⁰⁴ BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de Bordeaux », lettre de Mme Lacassagne Beynes à son fils, le 4 avril 1748.

³⁰⁵ Miquelon, *Dugard of Rouen*, p.150.

³⁰⁶ Butel, *op. cit.*, p.110.

³⁰⁷ *Ibid.*

Par exemple, apprenant les infortunes financières d'un collègue, un marchand prévient son associé qu'il vaut peut-être mieux éviter de faire affaire avec lui : « Je viens d'apprendre que le M. De la Ruelle a fait banqueroute, ce qui me fait balancer à ce que vous mettiez votre confiance en lui³⁰⁸. » Comme on l'a vu au chapitre précédent, le crédit étant pratiquement synonyme de confiance et de réputation, faire banqueroute n'est pas de nature à encourager les partenaires d'affaires. Les faillites limitent donc encore davantage les possibilités de faire du commerce, en diminuant le nombre de partenaires d'affaires potentiels.

La baisse générale du commerce s'observe aussi par la difficulté des marchands à rentabiliser leurs expéditions transatlantiques. Miquelon explique clairement les problèmes commerciaux à ce niveau. « In wartime, shipping was scarce and freight rates were high³⁰⁹. » Gilles Proulx explique quant à lui que « face aux périls de plus en plus grands de la navigation transatlantique et aux coûts prohibitifs des affrètements, les négociants français perdent dès 1757 tout intérêt dans le commerce canadien³¹⁰. » À la lecture des lettres commerciales, quelques passages mettent en évidence l'embarras d'armer un vaisseau pour les colonies :

J'ai reçu une lettre de M. Admyrault qui m'apprend qu'il est enfin parvenu à fréter un navire pour Québec, [et] enfin pour Louisbourg pour que cet affrètement soit un peu plus avantageux. Il nous faudrait 60 ou 80 passagers de plus, ou au moins 30 ou 40 tonneaux de marchandises car je prévois qu'avec votre emplette vous ne ferez que lester³¹¹.

Vous avez ci le nom des navires qui s'expédient d'ici. Pas un de tous ceux à fret n'ont pas voulu se fretter en entier pour prendre du sel gratis comme vous le souhaitiez, ce qui nous a fait prendre le parti de disperser au mieux qu'il nous a été possible. Nous aurions bien désiré avoir pu réussir pour accomplir vos ordres entiers, mais à l'impossible nul n'est tenu³¹².

Une situation aussi difficile force évidemment les marchands à se montrer plus économes :

Le pont se trouve un peu endommagé, mais je ne ferais changer que le moins qu'il me sera possible³¹³.

Ne fait pas de fortes dépenses car je ne saurai exprimer combien ce temps pauvre et misérable ne fait pas en sorte de commercer à cause de la guerre avec la Hollande, et nous sommes quasi à la famine, on ne peut avoir ni pain ni blé³¹⁴.

³⁰⁸ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de M. Onzième à M. Doucet de Lille, le 6 septembre 1757.

³⁰⁹ Miquelon, *op. cit.*, p. 125.

³¹⁰ Gilles Proulx, *Combattre à Ristigouche : hommes et navires de 1760 dans la baie des Chaleurs*, Ottawa, Parcs Canada, 1999, p.17.

³¹¹ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 28 mars 1757.

³¹² BAC, HCA 32, B-5744, « Mazette de Québec », lettre des frères Schoemans à M. Duffy Desauniers, le 12 avril 1757.

³¹³ BAC, HCA 32, B-5735, « Deux frères de La Rochelle », lettre de M. Le Cand à M. Rodrigue, le 30 janvier 1758.

Un partenaire d'affaires qui ne ferait pas preuve de parcimonie, dans un temps si difficile, s'attirerait des reproches de la part de ses associés. Denis Goguet, par exemple, dans une lettre à son capitaine le 18 janvier 1756, exprime son mécontentement à l'endroit de son partenaire concernant la gestion du budget alloué à la réparation du vaisseau :

Il est question de [faire réparer le navire], et cela, je vous prie, avec économie. Je n'ai pas lieu jusqu'à présent d'être fort satisfait de la vôtre à ce sujet. Je vous en ai déjà dit mon sentiment, vous m'obligerez de ne me plus mettre dans ce cas, je vous en prie. Je vous ai accusé la réception de votre lettre et l'état du cordage que vous croyez nécessaire, pour le navire. Je ne crois pas quant à présent que les changements que vous y méditez, vu les circonstances, soient absolument nécessaires et indispensables. Vous laisserez subsister le tout en l'état qu'il est en présent. Je n'ai à le faire accommoder pour que cela puisse faire la campagne jusqu'à nouvel ordre. Je sais bien qu'il faut changer quelque chose, mais non pas en aussi grande quantité que vous l'avez projeté. Nous verrons cela lorsque vous serez ici [...]. Je vous l'ai dit et vous le répète corrigez-vous [...] et évitez ces fautes de reproches³¹⁵.

Misère dans les grandes villes commerciales, nombreuses banqueroutes, difficultés à charger un navire pour les colonies, retenue dans les dépenses : ces nombreux problèmes retrouvés dans nos lettres nous indiquent le genre de perturbations qu'entraîne la guerre sur le commerce transatlantique français. Cependant, il convient de noter que le contexte militaire, s'il chamboule les affaires traditionnelles, offre de nouvelles opportunités. Certains marchands saisissent l'occasion pour profiter de l'économie de guerre, en faisant par exemple le transport des munitions pour l'État : « [Il est] d'une si grande importance, Monsieur, que les navires frétés par le Roi, pour porter des munitions aux colonies, et particulièrement en celle du Canada où vous devez vous rendre, remplissent leurs destinations³¹⁶. »

En revanche, la guerre de course représente une activité intéressante pour certains marchands, la prise de navires permettant de compenser certaines pertes engendrées par la guerre. Par exemple, Robert de la Menais fait mention de l'entreprise que représente pour lui la course, son point de vue étant alors celui d'un marchand flairant les bonnes et les mauvaises affaires. Dans une lettre du 4 mai 1757, M. de la Menais explique que « la course d'été ne sera pas bonne ». Il raconte d'ailleurs que l'un de ses navires, l'*Invincible*, « a pris un corsaire de guerre de 16 canons », tout en déclarant finalement que « cette capture ne vaut pas grand-chose³¹⁷. »

³¹⁴ BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de Bordeaux », lettre de Mme Lacassagne Beynes à son fils, le 4 avril 1748.

³¹⁵ BAC, HCA 32, B-5748, « Reine des anges », lettre de Denis Goguet à Jacques Goguet, le 18 janvier 1756.

³¹⁶ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de M. Hurtubise à M. Le Coq, le 28 avril 1757.

³¹⁷ *Ibid.*, lettre de Robert de la Menais à M. de Fory, le 4 mai 1757.

Les difficultés liées au recrutement de l'équipage

De nombreux postes doivent être comblés sur un navire. De l'aide-pilote au capitaine, en passant par le chirurgien, obligatoire sur tout navire français³¹⁸, le marchand doit monter un équipage compétent, tout en limitant les dépenses. Toutefois, le temps de la guerre et les dangers qui y sont liés dissuadent évidemment plusieurs personnes d'entreprendre la traversée transatlantique, même en tant que salariés. Les spectres de la captivité et de la mort planent sur les marins en temps de guerre. Certaines études estiment que, durant la guerre de Sept Ans, plus de 9000 marins sont morts en captivité dans les prisons anglaises, sur les quelque 60 000 prisonniers³¹⁹. À ce nombre, il faut encore ajouter ceux qui sont morts à bord du navire, que le décès soit causé par la guerre ou la maladie. Comme le souligne Daniel Baugh, les matelots français furent durement frappés par la maladie durant les traversées océaniques³²⁰. Une lettre évoque par exemple l'embarras que peut causer la mort d'un employé sur le navire, entraînant dans ce cas-ci des mesures judiciaires. À l'intention de son capitaine M. Mulot, sur la *Paix* de Saint-Malo, le marchand Hugon Desdemaines écrit : « On intente ici un procès contre vos officiers au sujet du nommé Piel qui est mort avec vous. Il faut avoir de bons certificats du chirurgien du genre des maladies du défunt³²¹. »

Autrement dit, le métier de marin comporte de nombreux risques, et encore davantage en temps de guerre. Par conséquent, les lettres commerciales trahissent aussi des difficultés liées au recrutement d'un équipage. Un marchand raconte même ses difficultés à retenir les services d'un cuisinier³²², celui-ci se montrant récalcitrant à effectuer le voyage sur le navire *L'Heureux Malouin*.

La tâche d'assembler un équipage compétent revient à l'armateur du navire, bien que le capitaine ait lui aussi son mot à dire en la matière, comme il en est le responsable durant la traversée. Comme la guerre, et la distance, compliquent la tâche du marchand pour recruter son équipage, celui-ci laisse à son capitaine une grande marge de manœuvre, tout en lui fournissant quelques conseils sur le nombre et la qualité des personnes à embaucher :

³¹⁸ James Pritchard, « The voyage of the Fier : an analysis of a shipping and trading venture to New France, 1724-1728 », *Histoire sociale/Social History*, vol. 6, no. 11, avril 1973, p.82.

³¹⁹ Murielle Bouyer, *Les marins de la Loire dans le commerce maritime nantais au XVIIIe siècle*, p.286.

³²⁰ Baugh, *loc. cit.*, p. 221.

³²¹ BAC, HCA 32, B-5725, « Paix de Saint-Malo », lettre de M. Ristreau aux MM. De Lamys et Gautier, le 15 juin 1757.

³²² BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 22 avril 1757; aussi *Ibid.*, lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 29 avril 1757.

Si vous pouviez faire quelques bons matelots à l'avance, je pense que vous ne feriez pas mal de les engager³²³.

Vous êtes jusqu'à présent cinquante-deux personnes sur le rolle. Si vous en voulez deux de plus, vous pouvez me les envoyer demain au cas que ceux du passage ne paraissent pas. Il est temps désormais de fermer le rolle³²⁴.

Faites en sorte d'engager 6 bons hommes avec les novices dont nous sommes convenus³²⁵.

Tâchez de faire quelques matelots s'il vous est possible, car nous avons beaucoup de peine d'en trouver ici³²⁶.

Dans un monde où les liens familiaux et commerciaux sont parfois difficiles à départager, il n'est pas rare que l'armateur se tourne vers des membres de sa famille pour les charges les plus importantes au sein de l'équipage. Antoine Fouqueray, marchand, écrit à M. De la Fosse, son capitaine sur la *Gentille Marguerite* : « Que ces navires soient commandés par quelques-uns de mes parents et amis, lesquels voulant se charger de la pacotille, la gérer et en faire comme si c'était pour eux, en auront sans doute la commission³²⁷. » Denis Goguet, propriétaire de la *Reine des Anges*, émet toutefois une opinion inverse. Écrivant à son capitaine, il lui recommande au contraire « de ne prendre personne pour cette plaisance, et point de vos parents » prétendant que « ce sont toujours pour les capitaines des désagréments à avoir³²⁸. » Cette remarque semble a priori contradictoire de sa part, puisque le capitaine en question porte lui aussi le nom de Goguet, ce qui laisse croire à des liens familiaux. Pour sa part, le marchand Hugon Grandjardin ne souhaite engager « point de parents [à moins] qu'ils ne soient très bons³²⁹. »

Ces citations mettent en évidence l'embarras que représente déjà la tâche de former et de gérer un équipage dans une entreprise transatlantique. Ce travail implique nécessairement une séparation familiale, en plus de considérer les dangers de la traversée transatlantique qui sont encore multipliés par la guerre. Cette perspective n'invite certainement pas les individus à accepter aisément les postes offerts. Par exemple, Robert de la Menais semble avoir

³²³ BAC, HCA 32, B-5748, « Reine des anges », lettre de Denis Goguet à Jacques Goguet, le 9 janvier 1756.

³²⁴ BAC, HCA 32, B-5744, « Marquise de Beuvion de Saint-Jean-de-Luz », lettre de M. de Chibau à M. Duchesne, le 11 mars 1755.

³²⁵ BAC, HCA 32, B-5753, « Zéphyr », lettre de M. Hugon Grandjardin à M. Le Huby, le 28 novembre 1754.

³²⁶ BAC, HCA 32, B-5735, « Deux frères de La Rochelle », lettre de M. Saint-Martin à M. Le Cand, le 10 février 1758.

³²⁷ BAC, HCA 32, B-5741, « Gentille Marguerite de Granville », lettre d'Antoine Fouqueray à M. de la Fosse, le 21 avril 1755.

³²⁸ BAC, HCA 32, B-5748, « Reine des anges », lettre de M. Moibert, le 25 octobre 1756.

³²⁹ BAC, HCA 32, B-5753, « Zéphyr », lettre de M. Hugon Grandjardin à M. Le Huby, le 28 novembre 1754,

particulièrement d'ennuis à former son équipage. Quelques passages confirment les difficultés du marchand à trouver de bons candidats pour remplir les places disponibles :

Je n'ai pu déterminer le jeune homme dont vous nous parlez à aller s'embarquer avec vous, ainsi vous serez forcé de vous en passer n'y ayant pas moyen d'en trouver. J'ai non plus qu'un canonnier, tâchez d'en faire un de quelqu'un de vos gens les plus rangés³³⁰.

Il m'est impossible de vous envoyer un canonnier et des 3 ou 4 hommes de votre équipage qui vous manque [...]. Je n'ai pu encore déterminer le jeune homme sur lequel je comptais pour vous servir de pilote côtier. Je vais encore faire mon possible à ce sujet³³¹.

Puis, dans sa lettre du 22 avril 1757, de la Menais explique à son capitaine qu'il pourrait bien trouver « des grognons dans cet équipage³³² », soulevant à nouveau les problèmes relatifs à la gestion d'un équipage en temps de guerre.

À ce sujet, précisons d'ailleurs que la désertion était chose courante chez les marins, comme le rappelle Dale Miquelon³³³. Il est intéressant de noter que nos lettres permettent de soulever les différences d'interprétation qui peuvent exister entre un employé coupable de désertion et son employeur. Par exemple, un certain M. Savoie écrit au capitaine de l'*Heureux Malouin*, afin de se justifier, lui qu'on accuse de désertion :

Dans le doute que j'avais que vous m'aviez accordé mon congé, m'a fait prendre le parti d'enlever ce que j'avais à bord sans n'en prévenir personne. Il me reste donc, monsieur, à vous demander si vous voulez avoir la complaisance de me faire passer au bureau comme un homme malade qui ne se trouve pas dans le cas de faire la traversée ou qui a eu à faire dans l'Isle et qui manque le navire. Cela serait plus apprécié pour moi que de passer pour un déserteur. Je ne doute pas que cela vous surprend, mais les raisons qui me le font faire sont aussi trop légitimes pour manquer cette occasion³³⁴.

Le marin demande donc la clémence de son capitaine, ne désirant pas être relégué au déshonorable statut de déserteur. Le propriétaire du navire, Robert de la Menais se montre pourtant peu conciliant à l'endroit des employés qui manquent à l'appel. Sans faire ici référence à la situation particulière de M. Savoie, un passage signé par ce bourgeois de Saint-Malo trahit son intransigeance :

Il m'est impossible de vous envoyer un canonnier et des 3 ou 4 hommes de votre équipage qui vous manque. Il n'y faut pas compter, étant restés malades et hors d'état de se rendre.

³³⁰ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 11 avril 1757.

³³¹ *Ibid.*, lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 8 avril 1757.

³³² BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 22 avril 1757.

³³³ Miquelon, *Dugard of Rouen*, p. 53.

³³⁴ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de M. Savoie à M. Le Coq, le 20 juin 1754.

Vous pouvez cependant employer leurs noms dans vos expéditions, afin d'augmenter le nombre. Vous en serez quitte pour les déclarer déserteurs³³⁵.

On comprend donc que les membres de l'équipage n'ayant pu rejoindre le navire à temps seront déclarés déserteurs, bien que le marchand constate lui-même leur mauvais état de santé. Il semble que de la Menais y trouve son intérêt en les enrôlant malgré tout dans l'équipage.

Enfin, les rares personnes qui acceptent de se lancer dans les expéditions transatlantiques en temps de guerre peuvent avoir des demandes salariales assez élevées, de façon à compenser les risques accrus et, sans doute, à profiter du jeu de l'offre et de la demande. À ce sujet, M. Delong, marchand de Rochefort, s'indigne devant des demandes jugées déraisonnables de la part de novices : « Pour des gens qui n'ont jamais navigué, ils n'ont point de honte de demander 30 et 40 [livres] par mois, je n'en engagerai point à ce prix³³⁶. » Le marchand M. Rodrigue, écrivant pour sa part au capitaine des *Deux Frères* de La Rochelle, Michel François Camoin, évoque encore un autre désaccord à propos des salaires demandés :

J'ai été ce matin parlé à Mr Salomon. Il m'a accordé les deux hommes. Le maître a bien accepté le prix de celui de la *Victoire*. Mais celui qui a son permis, il m'a demandé ce soir soixante et dix livres. Je lui ai offert 60, mais il m'a dit qu'il me demandait jusqu'à demain. Si au-delà il n'accepte pas, je le chasserai du magasin³³⁷.

Pritchard note que l'équipage se doit de recevoir au moins deux mois d'avance de salaire avant le départ³³⁸. Cette avance, durant la guerre de Succession d'Autriche, peut même monter jusqu'à cinq mois afin d'attirer moindrement les candidatures³³⁹. Une lettre des frères Schoemans adressée à M. Duffy Desaulniers confirme cette pratique, alors qu'ils y racontent l'histoire du charpentier Joseph Houle, qui « [n'aurait] pas reçu ses deux mois d'avance comme les autres³⁴⁰. »

Ailleurs dans les lettres, quelques autres passages évoquent la rémunération des employés :

Quant à l'équipage, je lui ai promis que ce qu'il aurait de gagner pendant le séjour à Rochefort leur serait payé avant leur départ ainsi ils ont raison de vous le demander³⁴¹ [...].

³³⁵ *Ibid.*, lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 8 avril 1757.

³³⁶ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de M. Debong à M. Le Coq, le 9 avril 1757.

³³⁷ BAC, HCA 32, B-5735, « Deux frères de La Rochelle », lettre de M. Le Cand à M. Rodrigue, le 30 janvier 1758.

³³⁸ Pritchard, « Voyage of the Fier », p.83.

³³⁹ *Idem.*, *Louis XV's Navy*, p.85.

³⁴⁰ BAC, HCA 32, B-5744, « Mazette de Québec », lettre des frères Schoemans à M. Duffy Desaulniers, le 12 avril 1757.

³⁴¹ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 22 avril 1757.

Les hommes que je vous envoie sont engagés pour tout le reste du voyage pour 36#. Aussi, celui qui vous est resté pour les mêmes conditions. S'il vous quitte comme il n'y a pas de doute, vous le payer à pro rata³⁴².

Les mentions dans nos lettres de la rémunération traduisent une préoccupation générale et constante, à la fois chez les marchands et chez les marins. Il ne s'agit pas d'une inquiétude propre à la guerre, mais on voit bien que la rareté de la main-d'œuvre occasionnée par la guerre donne une prégnance supplémentaire aux questions du recrutement et de la rémunération.

L'inquiétude accrue pour la navigation

Nos lettres confirment donc que la guerre pose des défis particuliers pour les marchands participant au commerce transatlantique, et tout particulièrement aux armateurs. D'un côté, le commerce s'avère plus difficile, les occasions d'affaires étant plus rares et moins rentables, poussant plusieurs d'entre eux au bord de la faillite. De l'autre, le recrutement rendu plus difficile force les armateurs à placer leurs navires entre les mains d'un équipage moins motivé, susceptible de désertir et possiblement moins qualifié, lorsque la rareté des candidats ne les oblige pas tout simplement à enrôler un effectif réduit. Ajoutons à cela la supériorité navale des Britanniques, et on comprend mieux pourquoi on ressent dans les lettres des marchands français une vive inquiétude à propos de leurs navires et de leurs cargaisons. Déjà, plusieurs extraits rappellent les dangers de la navigation en temps de guerre :

Tu cours tant de risques, soit par les ennemis ou par les mers, tant cela me met hors de moi-même. Je souhaite que tu n'y penses pas autant que moi car tu serais bien à plaindre³⁴³.

Je prie le seigneur qu'il vous conserve une bonne santé et qu'il vous fasse la grâce de faire un bon voyage qui sont difficiles ces temps-ci³⁴⁴.

Les bons vœux en lien avec la navigation sont d'ailleurs courants, l'expression « bon voyage » prenant alors un sens beaucoup plus grave qu'aujourd'hui. De la même façon, d'autres correspondants insistent encore sur la durée du voyage. Par exemple, le 31 juillet 1757, alors que le *Rochefort* s'apprête à quitter Paimboeuf, M. Chauvel écrit à son ami le capitaine Guillaume Mahé. Chauvel lui souhaite un bon voyage, en espérant « surtout qu'il soit court³⁴⁵. » Cette remarque en apparence anodine souligne justement l'inquiétude associée aux voyages transatlantiques, inquiétude qui atteint son comble en temps de guerre. Un voyage plus court

³⁴² BAC, HCA 32, B-5753, « Zéphyr », lettre de M. Hugon Grandjardin à M. Le Huby, le 23 août 1754.

³⁴³ BAC, HCA 32, B-5727, « Trompeuse de Bordeaux », lettre de Jeanne Ducasse à son époux, non datée.

³⁴⁴ BAC, HCA 32, B-5717, « Atalante de Nantes », lettre de Mme Deschenais Ménart à son fils, le 20 août 1744.

³⁴⁵ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de M. Chauvel à M. Mahé, le 31 juillet 1757.

signifie évidemment que le vaisseau n'a pas rencontré de problèmes majeurs sur son chemin, lui permettant de revenir en France plus rapidement.

Afin d'assurer la sécurité du navire face aux risques de la guerre et de la navigation transatlantique, les marchands souhaitent compter sur des matelots expérimentés. Par exemple, une lettre du 9 janvier 1756, signée par le marchand Denis Goguet, propriétaire du navire la *Reine des Anges*, met en garde son capitaine contre la navigation au Canada :

Il ne serait cependant pas mauvais que vous [ayez avec vous quelqu'un] qui ait fait quelques voyages au Canada. Vous devez savoir que la manœuvre pour ce pays-là est bien différente de celle de l'Amérique. [...] J'ai oublié de vous demander à votre dernier voyage ici si vous connaissiez un bon second pratique de la rivière de Canada. Il faudrait faire en sorte de l'avoir³⁴⁶.

On comprend ici qu'en tout temps, la navigation du Canada n'est pas facile. Kenneth Banks, dans son étude sur les communications transatlantiques, note d'ailleurs la difficulté de cette route maritime vers le Canada, qui s'effectue en deux temps. Tout d'abord, les navires doivent atteindre les Grands bancs de Terre-Neuve, un long voyage de 3400 km qui ne pose malgré tout pas de problèmes particuliers de navigation, pouvant durer entre quatre et six semaines³⁴⁷. La seconde moitié du trajet est cependant beaucoup plus ardue et demande une grande connaissance du golfe et du fleuve Saint-Laurent de la part des capitaines. Kenneth Banks, rapportant les observations du jésuite Charlevoix, note que la navigation dans l'estuaire canadien « was the equivalent of walking blindfolded and barefoot in a room of jagged glass³⁴⁸. » Faut-il rappeler que la cartographie du Saint-Laurent est encore incomplète à l'époque, tandis que le rétrécissement du fleuve et les rochers non répertoriés peuvent piéger les marins inattentifs. Tempêtes, vents contraires et brouillards compliquent encore la navigation du Saint-Laurent, si bien que le voyage de 1450 km entre le golfe du Saint-Laurent et la ville de Québec peut exiger trois à six semaines supplémentaires, soit l'équivalent de la traversée transatlantique, qui représentent pourtant les deux tiers de la distance à parcourir entre la côte atlantique française et la ville de Québec³⁴⁹. En période de guerre, la navigation du Saint-Laurent est encore plus périlleuse, considérant la présence de corsaires britanniques qui rôdent à son embouchure. Comme l'explique Daniel Baugh, « most of the bases, ports, and harbours of the rival navies that were situated on the North American coast were, however, quite easy for a hostile naval force to

³⁴⁶ BAC, HCA 32, B-5748, « Reine des anges », lettre de Denis Goguet à Jacques Goguet, le 9 janvier 1756.

³⁴⁷ Banks, *op. cit.*, p.70.

³⁴⁸ *Ibid.*

³⁴⁹ *Ibid.*, p.69-72.

penetrate³⁵⁰. » La présence anglaise dans le golfe du Saint-Laurent s'intensifie encore davantage après la chute de Louisbourg, en 1758.

Comme l'État devient l'un des principaux armateurs en temps de guerre, et particulièrement pour le Canada³⁵¹, il s'assure de féliciter les « bonnes manœuvres » effectuées par les capitaines et autres membres de l'équipage, comme en témoigne cette lettre signée par M. Hurtubise à l'intention du capitaine Robert Le Coq :

Mgr. Du Moras, en me recommandant de choisir autant que je le pouvais des navires bien équipés, bien commandés et d'une marche supérieure, a jugé à propos d'intéresser les capitaines de ces navires à faire tous leurs efforts pour exécuter convenablement leur mission. À ces effets, le ministre autorise à leur promettre des récompenses s'ils s'en rendent dignes, tant par de bonne manœuvres dans leur navigation que par une vigoureuse résistance aux attaques auxquelles ils pourront être exposés, mais en même temps je suis chargé de les avertir que leur conduite sera bien examinée, et que si le Ministre n'a pas lieu d'en être content, ils seront très sévèrement punis³⁵².

Robert de la Menais, propriétaire dudit navire armé par le Roi, répète encore à son capitaine l'avertissement : « Je vous recommande sur toutes choses de ne point vous mettre dans le cas que Sa Majesté ne puisse vous faire aucun reproche, s'il est possible³⁵³. » C'est que si les manœuvres courageuses et les actions glorieuses sont récompensées, les mauvaises conduites sont sévèrement réprimandées.

Le navire, en tant que source d'investissements majeurs de la part des armateurs, justifie à lui seul leurs inquiétudes en ce contexte militaire. Toutefois, il ne faut pas oublier aussi la cargaison qu'il transporte, qui représente elle aussi un capital important. Le commerce transatlantique des marchandises, déjà difficile en temps de paix, est encore plus incertain en temps de guerre. Avant d'expliquer comment les armateurs et les négociants, au sein de notre corpus, s'expriment sur les difficultés supplémentaires liées à la guerre, il convient tout d'abord de rappeler certaines modalités du négoce.

À propos des marchandises elles-mêmes, Dale Miquelon les divise en trois catégories: les textiles, comme le coton, la laine, les fourrures; les matériaux de construction, comme les objets en métal, la corde, le papier, le bois; et les provisions alimentaires, comme le poisson, le sucre, l'alcool, les huiles, la farine³⁵⁴. Nos lettres font effectivement quelques références au commerce

³⁵⁰ Baugh, *loc. cit.*, p.217.

³⁵¹ Proulx, *op. cit.*, p. 15.

³⁵² BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de M. Hurtubise à M. Le Coq, le 28 avril 1757.

³⁵³ *Ibid.*, lettre d'un homme à son père, le 7 juillet 1758.

³⁵⁴ Miquelon, *Dugard of Rouen*, p. 55-59.

du « coton³⁵⁵ », des fourrures et plus généralement des « hardes³⁵⁶ », dans le groupe des textiles, bien que les références à la quincaillerie, comme l'écrit Miquelon, soient plutôt absentes de nos lettres. Les références aux produits d'alimentation, formant souvent la majeure partie des cargaisons³⁵⁷, sont toutefois nombreuses :

J'ai environ mille à onze cents quintaux et 16 barriques d'huile, voilà le tout³⁵⁸.

J'ai hasardé de vous envoyer soixante-trois quintaux de morue dans les navires de St-Dominique de Bayonne commandé par Mr. François³⁵⁹.

L'eau-de-vie me parvient bien convenable pour le pays, vous allez aimer. Je crois qu'il convienne d'en embarquer une partie³⁶⁰.

Il s'est rendu dans ce pays pour y prendre les 522 quarts de farines que les Messieurs Pascauds ont achetées pour votre compte, lesquels j'ai fait charger³⁶¹.

Notons toutefois que la guerre influence inévitablement le contenu de cette cargaison, comme en témoigne, par exemple, la présence sur certains navires de « munitions³⁶² », de « canons³⁶³ », ou de divers « armements³⁶⁴ ».

C'est généralement le propriétaire du navire qui s'occupe de trouver la cargaison, tandis que le capitaine en assure la gestion lors du voyage et à l'arrivée au port³⁶⁵. Les plus petits marchands, pour leur part, peuvent payer un fret pour faire passer leurs marchandises sur le navire d'un plus gros commerçant. Dans plusieurs cas, les marchands possèdent des correspondants ou des commis dans tel ou tel port qui commandent des cargaisons précises, selon les circonstances et les nouvelles disponibles provenant des différents marchés de l'Atlantique. Comme le dit Dale Miquelon, « in addition to cargo, the ships carried [...] news of prices,

³⁵⁵ BAC, HCA 32, B-5748, « Rochefort », lettre de M. Guitang à M. Mahé, le 20 juillet 1757.

³⁵⁶ BAC, HCA 32, B-5746, « Navire Saint-Martin de Dunkerque », lettre de M. Boulot à son frère, le 1^{er} décembre 1756.

³⁵⁷ Miquelon, *op. cit.*, p. 56-57.

³⁵⁸ BAC, HCA 32, B-5741, « Gentille Marguerite de Granville », lettre de M. Guy de Loup à son épouse, le 30 août 1755.

³⁵⁹ BAC, HCA 32, B-5723, « Marie de Bayonne », lettre de Pierre Andrette à son parrain, le 21 novembre 1744.

³⁶⁰ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 11 avril 1757.

³⁶¹ BAC, HCA 32, B-5723, « Marie de Louisbourg », lettre de Robert Limé à M. Rodrigue, le 9 janvier 1744.

³⁶² BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 28 avril 1757.

³⁶³ BAC, HCA 32, B-5748, « Reine des Anges », lettre de M. Voisin à son frère, le 5 janvier 1756.

³⁶⁴ BAC, HCA 32, B-5744, « Mazette de Québec », lettre des frères Schoemans à M. Duffy Desauniers, le 12 avril 1757.

³⁶⁵ Miquelon, *Dugard of Rouen*, p.50.

shortages, and oversupplies, prospective of war, and political changes³⁶⁶. » On indique donc les opportunités d'affaires, là où il y a une bonne demande, et où le marché n'est pas trop saturé. Le prix des produits à la vente représente à cet égard une information économique particulièrement échangée, qui permet d'indiquer l'endroit où les affaires sont les plus rentables :

L'eau-de-vie n'était pas à un prix si haut, je vous en enverrai quelques quarts, mais elle est trop chère cette année³⁶⁷.

Suivant vos ordres, je ne presse pas la vente de vos sucres. J'en ai cependant vendu une barrique 60 lt le seau. Je pense et j'espère que je ne baignerai pas dans ce prix-là car je ne prévois pas qu'il en vienne si tôt de nos îles³⁶⁸.

Encore une fois, la guerre et la mobilisation des troupes influencent nécessairement les questions de l'offre et de la demande. Par exemple, une lettre entre deux associés confirme ce genre d'observations :

Malgré les apparences sont embarquées à Brest beaucoup de troupe pour Québec, ce qui fait que cette colonie fournira peu, ou pour mieux dire point. Si vous vous trouvez avoir quelques choses à céder à la fin de la pêche, vous aurez attention, Monsieur, à ces circonstances qui en doivent rendre le prix plus haut³⁶⁹.

Dans d'autres cas, certains marchands constatent que les efforts de ravitaillement déployés par l'État en temps de guerre peuvent nuire au commerce, occasionnant alors un surplus de l'offre faisant baisser les prix. Par exemple, une lettre du 12 avril 1757 écrite par les frères Schoemans à l'intention de M. Duffy Desauniers, au Canada, évoque la possibilité d'une « mauvaise vente », devant le nombre élevé de navires qui quittent pour la colonie :

D'ailleurs la si grande quantité des navires qui partent tant d'ici qu'à La Rochelle, Bayonne, Marseille [...] donne à craindre une mauvaise vente si tout arrivait. Ceux qui partiront d'ici à la fin de l'été pourraient mieux réussir si les ventes se peuvent trouver favorables³⁷⁰.

Il faut noter que la guerre, en perturbant la navigation et les transactions commerciales, rend le marché très difficile à prévoir. Les frères Schoemans font d'ailleurs une remarque allant en ce sens, ajoutant ensuite que « tout est si incertain dans une conjoncturelle pareille à celle de cette année³⁷¹. »

³⁶⁶ *Ibid.*, p.73.

³⁶⁷ BAC, HCA 32, B-5723, « Marie de Bayonne », lettre de M. Caussé à son cousin, non datée.

³⁶⁸ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 25 mars 1757.

³⁶⁹ BAC, HCA 32, B-5735, « Duc de Luxembourg de Granville », lettre de M. Raciquot de Rochemansi à M. de La Passadière, le 10 avril 1755.

³⁷⁰ BAC, HCA 32, B-5744, « Mazette de Québec », lettre des frères Schoemans à M. Duffy Desnauniers, le 12 avril 1757.

³⁷¹ *Ibid.*

Signe d'une inquiétude accrue envers leur navire et leur cargaison, quelques passages indiquent aussi que les marchands pouvaient encourager leur capitaine à partir en convoi, une méthode plus sécuritaire et rassurante pour eux, compte tenu du contexte militaire :

Que Mr. l'intendant vous donne quelques frégates pour vous convoyer [...]. Si vous êtes obligé de partir seul je vous conseille de ne le faire que d'un temps fait³⁷².

Je souhaite que cette affaire vous procure un convoi comme vous l'espérez. Il faudra bien s'en passer si on ne vous en donne point³⁷³.

C'est ainsi que se dégage de nos lettres commerciales tout un champ lexical de la prudence à propos de la navigation, de la cargaison et du commerce en général. Parfois sous la forme de conseils et de directives comme on vient de le voir; d'autres fois comme de simples remarques visant à assurer la vigilance de son partenaire : « ne soyez pas dupe³⁷⁴ », « faites attention³⁷⁵ », « ne faites rien par complaisance³⁷⁶ ».

Si les marchands transatlantiques insistent sur les précautions à prendre, c'est qu'ils souhaitent assurément éviter la terrible épreuve que représente la perte d'un vaisseau ou de leur partie de la cargaison. Nous l'avons vu au chapitre précédent, la prise d'un navire est un risque bien réel durant la guerre, dont les marchands sont évidemment conscients. Par exemple, dans une lettre du 18 avril 1757, le marchand Robert de la Menais affirme craindre « beaucoup pour le *Ruby* et le *Henry* qui allaient à Québec et qui ont rencontré sur les eaux un vaisseau de 40 canons³⁷⁷. » Ses craintes sont bien fondées : l'index des *Prize Papers* rapporte justement que ces deux bâtiments ont tous deux été capturés huit jours plus tôt, soit le 10 avril 1757.

La perte d'un navire représente un événement désastreux pour les marchands, considérant les sommes gigantesques qui sont investies dans l'entreprise transatlantique. Notons le coût astronomique des assurances en temps de guerre, qui pousse plusieurs marchands à s'en passer, au moment, pourtant, où ils en auraient assurément besoin. Comme l'écrit Miquelon à propos des assurances, « in the midst of war [...], rates for ocean-going voyages rose quickly and

³⁷² BAC, HCA 32, B-5748, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de Robert de la Menais à M. de Forcy, le 4 mai 1757.

³⁷³ *Ibid.*, lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 29 avril 1757.

³⁷⁴ BAC, HCA 32, B-5741, « Gentille Marguerite de Granville », lettre d'Antoine Fouqueray à M. de la Fosse, le 21 avril 1755.

³⁷⁵ BAC, HCA 32, B-5753, « Zéphyr », lettre de M. Hugon Grandjardin à M. Le Huby, le 13 janvier 1755.

³⁷⁶ BAC, HCA 32, B-5741, « Heureux Malouin de Saint-Malo », lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 28 mars 1757.

³⁷⁷ *Ibid.*, lettre de Robert de la Menais à M. Le Coq, le 18 avril 1757.

sharply³⁷⁸. » En plus de son bateau, mentionnons que l'armateur perd évidemment sa partie de la cargaison, mais aussi son capitaine, bien souvent un parent ou un ami.

L'interdépendance existante entre les réseaux familiaux et les réseaux commerciaux fait que les marchands risquent non seulement les capitaux de leur société commerciale et ceux de leurs associés, mais aussi les biens immobiliers de la famille, comme le souligne avec justesse Toby Ditz³⁷⁹. L'historienne affirme même que la perte d'un navire, en tant qu'échec commercial, peut être interprétée comme une atteinte à la masculinité des marchands³⁸⁰.

Conclusion

Ce chapitre avait donc pour objectif d'identifier et d'analyser les traces de la guerre dans les propos de nos correspondants. Les influences du contexte militaire se sont fait sentir à la fois dans le contenu familial et commercial.

À propos des communications familiales, on remarque tout d'abord que les lettres ne débordent pas de renseignements proprement militaires. À ce niveau, il semble en effet que les correspondants soient plutôt mal informés des derniers événements militaires, devant alors se rabattre sur les rumeurs et les bruits de guerre, comme ils disposent rarement d'informations officielles. Néanmoins, la guerre se fait sentir de façon plus subtile, par exemple dans le choix des mots employés pour décrire le contexte général, alors que le vocabulaire utilisé est plutôt sombre et pessimiste.

De plus, la guerre accentue l'inquiétude liée à la séparation des correspondants, alors qu'ils attendent avec impatience le moment des retrouvailles. Celles-ci pourraient bien d'ailleurs ne jamais survenir, considérant que la mort se fait omniprésente en cette période de guerre, menaçant du même coup d'empêcher la réunion familiale tant attendue. En ce sens, les lettres de nos correspondants trahissent une grande préoccupation pour la fragilité de la vie, transmettant régulièrement les nouvelles de morts, de maladies et de diverses catastrophes.

Malgré tout, il faut rappeler que la guerre ne transforme pas entièrement le propos des correspondances familiales. Il est vrai qu'une routine persiste à exister dans les relations familiales, alors que les lettres transportent régulièrement les nouvelles de la vie quotidienne : les

³⁷⁸ Miquelon, *Dugard of Rouen*, p. 123.

³⁷⁹ Ditz, « Shipwrecked », p.56-57.

³⁸⁰ *Ibid.*

naissances, les mariages, les fêtes, le travail et même les querelles familiales représentent ainsi des informations échangées par les correspondants en temps de guerre.

En ce qui concerne les lettres d'affaires, celles-ci trahissent généralement la situation morose des marchés et du commerce en temps de guerre. Les nouvelles de banqueroute, de famine et de misère sont transportées par les communications commerciales, laissant deviner la fragilité du négoce. En effet, la guerre entraîne une hausse des coûts des affrètements, tout en diminuant le volume des transactions commerciales. En contrepartie, les conflits offrent de nouvelles opportunités d'affaires, comme la guerre de course ou le commerce des munitions.

L'analyse de nos lettres commerciales met aussi en évidence les difficultés liées au recrutement de l'équipage. La guerre augmente encore davantage les risques déjà importants associés à la profession de marin. Par conséquent, les candidatures sont plus rares et les bons marins sont difficiles à trouver pour les armateurs. De plus, les risques de la guerre poussent souvent les matelots à hausser leurs demandes salariales, à la grande frustration des marchands qui souhaitent évidemment réduire les coûts. La désertion de l'équipage est aussi un problème réel auquel les marchands et capitaines doivent faire face.

Tous ces facteurs considérés, les lettres commerciales expriment généralement une inquiétude accrue de la part des marchands pour leur navire et leur cargaison. La guerre menace leurs investissements, et cela se ressent inévitablement dans leurs lettres. Il se dégage alors une rhétorique de la prudence à l'endroit des capitaines, ainsi que certaines recommandations, notamment l'usage des convois.

Conclusion générale

Comme nous l'avons démontré au cours de ce travail, les lettres des *Prize Papers* renferment une foule de tranches de vie captivantes. S'il faut encore un autre exemple pour s'en convaincre, allons voir du côté du navire *le Saint-Martin* de Dunkerque. On y trouve une lettre, écrite à Louisbourg le 2 décembre 1756, qui se lit comme suit :

Ma chère femme,

Je t'écris celle-ci avec grande joie pour t'apprendre mon arrivée à Louisbourg, m'étant sauvé des prisons de Chibouctou. Après y avoir resté dix mois, je me suis sauvé moi, Seizième, avec Fouchet, notre Lieutenant. Nous nous sommes sauvés le propre jour de la Notre-Dame d'août dans une chaloupe. Huit jours après nous nous sommes rendus à Louisbourg, Dieu merci. Je te prie aussitôt la présente reçue de faire dire une messe à la Sainte Vierge. Je t'apprends ma chère femme que je me suis embarqué sur une goélette appartenant à Monsieur Lebasin, son nom est *La Basinette*. Je me suis accordé le 7 octobre à 90# par mois et un tonneau de poids allant et venant. J'espère ma chère femme avoir le plaisir de t'embrasser dans tous le mois de février et je te prie d'embrasser votre bonne mère et toute la famille et mes frères et mes sœurs aussi bien que tous nos amis. J'espère avoir 600 morues vertes et près de 5 à 6 quintaux de morue sèches. Tout cela me produira près de cent pistoles qui nous seront bien servies aussitôt que je serai à La Rochelle. Si nous ne sommes point pris, tu m'écriras combien la morue verte vaut en moyenne. Nous savons qu'elle vaut cinquante le cent à La Rochelle et quarante et cinq à cinquante livres le quintal de la morue sèche. Adieu ma chère femme, je suis impatient de savoir si tu es en famille. Je t'embrasse ma chère femme, aussi bien que notre cher enfant,

Lamarre³⁸¹

De ce que l'on comprend ici, M. Lamarre est un pêcheur ayant sans doute été fait prisonnier par des corsaires. Il écrit alors à sa femme, après dix mois de captivité, pour l'informer qu'il s'est finalement évadé des prisons d'Halifax. Une telle nouvelle devrait assurément représenter l'unique, ou à tout le moins le principal, objet de la lettre. Et pourtant, l'auteur n'y consacre que quelques lignes. Il profite plutôt de la lettre pour évoquer son nouvel emploi, ainsi que son salaire. Lamarre exprime même quelques préoccupations commerciales, comme si la prison n'avait finalement été qu'une courte pause dans ses affaires. Une telle histoire ne s'invente pas! Et pourtant, elle est révélatrice d'une réalité propre aux habitants de l'Atlantique français, séparés par l'océan, dont les correspondances transatlantiques représentent le seul espoir de rester en contact.

³⁸¹ BAC, HCA 32, B-5746, « Saint-Martin de Dunkerque », lettre de M. Lamarre à son épouse, le 2 décembre 1756.

C'était essentiellement l'objectif de cette étude que de démontrer la valeur des lettres conservées au sein des *Prize Papers*. Il en ressort des communications d'une grande variété, allant des communiqués officiels émis par l'administration portuaire à l'intention des capitaines, aux plus intimes déclarations d'amour. Les lettres tirées des *Prize Papers* offrent une multiplicité de points de vue, donnant par exemple la parole à un marchand incapable de recruter un équipage décent, une sœur inquiète, une mère endeuillée ou encore un matelot déserteur.

Bien sûr, chaque lettre trouvée dans ces archives est solitaire, tirée de son contexte épistolaire, ce qui en complique assurément l'analyse. De plus, les lettres restent difficiles à extirper de leur fonds, le chercheur devant parfois y aller par tâtonnements pour trouver des bribes de correspondance, à défaut de pouvoir entièrement se fier à l'outil de recherche. Malgré tout, il semble évident que les *Prize Papers* représentent une source digne d'intérêt. Rappelons qu'il ne s'agit pas uniquement de lettres, mais bien d'une vaste collection de documents, allant des permis de navigation aux interrogatoires en passant par les carnets de bord, les journaux du capitaine, et même des chansons et des poèmes.

Pour cette raison, il nous semble que les *Prize Papers* représentent une source inestimable de microhistoire. À travers ces archives, il paraît possible de reconstituer une partie de l'histoire de chaque navire, ainsi que celle de leur capitaine et même de leur armateur. Pensons simplement au récit particulier du *Rochefort* et de sa mission diplomatique, ou encore au mystère entourant *L'Outarde*, dont les archives ignorent plusieurs détails. Cette forme de microhistoire au sein de l'espace atlantique est évidemment alléchante pour les historiens de l'Atlantique, représentant une source très prometteuse.

En tous les cas, ces lettres nous ont à tout le moins permis d'explorer la question des communications transatlantiques en temps de guerre. Ce que l'on remarque, c'est que la guerre perturbe le système de communications maritime dans sa structure, alors que la navigation devient plus périlleuse. La paralysie du négoce, combinée aux blocus britanniques qui affectent les ports de l'Atlantique français, cause de nombreux retards de communications. Dans certains cas, le courrier est carrément intercepté par les corsaires, une menace dont sont bien conscients les correspondants.

Néanmoins, comme ces épistoliers doivent déjà composer avec l'imprévisibilité de ce système en temps de paix, ils s'adaptent somme toute assez bien aux difficultés du contexte militaire. Afin de pallier ces nouvelles difficultés, les épistoliers multiplient par exemple le nombre de copies envoyées, en les plaçant sur différents vaisseaux. De cette façon, ils

augmentent les chances qu'au moins une de leurs lettres atteigne son destinataire. De plus, la guerre permet à certains correspondants, notamment les marchands, de profiter des canaux de communications interlopes, ouverts grâce à la contrebande, pour recevoir et transmettre des informations via l'ennemi. Rappelons aussi que malgré la guerre, les colonies reçoivent un volume important de navires lors des dernières années du Régime français. Autrement dit, malgré la perturbation de la navigation, de nombreux vaisseaux parviennent à rejoindre l'autre rive de l'Atlantique, apportant nouvelles et courrier avec eux.

Si les correspondants parviennent à limiter les dégâts, cela ne veut pas dire pour autant que les conséquences de la guerre sur les communications soient marginales, bien au contraire. Ces conséquences se voient notamment dans le contenu même des missives. Malgré une certaine ignorance des différents événements militaires, les lettres de nos correspondants foisonnent de remarques et d'indices témoignant d'un quotidien perturbé par la guerre. Les relations familiales ne sont évidemment pas transformées en profondeur par la guerre. En ce sens, les naissances, les mariages, les fêtes, le travail et les querelles rythment encore les dynamiques familiales en temps de guerre. Toutefois, les lettres familiales expriment des angoisses associées à la distance physique, et plus grave encore à la mort, omniprésente en cette période tragique. Pour leur part, les marchands évoquent la misère, les faillites, les difficultés liées au recrutement de l'équipage et au commerce en général, démontrant du même coup une inquiétude accrue pour leur navire, s'ils sont armateurs, et leur cargaison. Au fond de ces lettres écrites en contexte de guerre, on ressent que les correspondants sont plus sensibles à la fragilité de la vie et du commerce.

L'étude des communications transatlantiques d'Ancien Régime permet enfin de remettre en perspective certaines notions propres à la circulation des informations comme on la conçoit aujourd'hui. Il est difficile de ne pas se montrer impressionné par la résilience de ces correspondants qui déploient tant d'efforts pour faire fonctionner un système de communications transatlantiques capricieux. On notera aussi que sous ses airs fragiles, celui-ci est aussi plus efficace qu'on serait porté à le croire de nos jours.

Malgré tout, le contraste avec le système de communications de notre époque est assez flagrant. Alors que le monde de ces correspondants d'Ancien Régime est marqué par l'effort, la patience et la réflexion, le nôtre cultive l'instantanéité et la précipitation, se noyant presque dans l'immense quantité d'informations diffusées de nos jours. Il est d'autant plus intéressant de constater que si les épistoliers du XVIIIe siècle ne parviendraient certainement pas à concevoir la vitesse qui caractérise notre système de communications, voire notre société en général, la plupart

des contemporains du XXI^e siècle sont incapables, pour leur part, d'imaginer la lenteur typique des sociétés préindustrielles. L'étude des communications semble donc un sujet de prédilection pour mieux comprendre cette évolution frénétique dans laquelle nous sommes projetés, perdant nos repères dans un présentisme bouillonnant.

Annexe : Tableau des prises transportant les lettres étudiées

Nom	Provenance	Destination	Propriétaire	Capitaine	Nb. de lettres	Date de capture
<i>L'Atalante de Nantes</i>	Les Indes occidentales	Nantes	Villestreux (Perrée)	Thomas Trehouart	3	26 avril 1745
<i>Les Deux Frères de La Rochelle</i>	La Rochelle	Québec	Rodrigue	Michel François Camoin	9	12 juillet 1758
<i>Le Duc de Luxembourg de Granville</i>	Gaspé	Belle-Île	François Raniquot (ou Ranguot)	Pierre Jourdan	5	19-20 octobre 1755
<i>La Fidelle de Louisbourg</i>	Bordeaux	Louisbourg	Daccarette, Gabarett	Dominique Daguerre	3	17 août 1757
<i>La Gentille Marguerite de Granville</i>	Côtes de Terre-Neuve	Granville	Antoine Fougeray	Victoire Delafosse	6	30 septembre 1755
<i>L'Heureux Malouin de Saint-Malo</i>	Québec	Saint-Malo	Robert de la Menais	Robert Le Cocq Dudemaine	21	20 août 1758
<i>Le Jean-Louis de Binic</i>	Terre-Neuve	Binic	Guibert, Jacques Denis et autres	Dominique Vitel	1	23 octobre 1755
<i>L'Outarde (« Nom inconnu »)</i>	Québec	Louisbourg?	?	?	11	13 août 1756
<i>Le Louis Sextus de Bordeaux</i>	Canada	Bordeaux	?	Defeau	7	26 novembre 1747
<i>La Marguerite de La Rochelle</i>	Chibouctou	Rochefort	Beaubassin	Pierre Robin	2	9 décembre 1746
<i>La Marianne de La Rochelle</i>	Cap Français	La Rochelle	Henri Bonneau	Jean-Baptiste Varin	1	13 avril 1748
<i>La Marie de Bayonne</i>	Louisbourg	France	Jean Gardères	Jean Derratzou	3	21 décembre 1744
<i>La Marie de Louisbourg</i>	La Rochelle, Rochefort	Louisbourg	Rodrigues	Dufresne Le Coututier	2	1744
<i>La Marie Esther de La Rochelle</i>	Rochefort, La Rochelle	Mississippi	Saint-Clément, Rodrigues	Vincent Bardon	1	31 août 1756

<i>La Marie Magdelaine de Cherbourg</i>	Bordeaux	Québec	Duval, Portel et autres	Jean Lefebvre	3	12 mai 1758
<i>La Marquise de Beuvion</i>	Groenland	Passage	?	Étienne Duhalde	1	27 août 1755
<i>La Mazette de Québec</i>	Bordeaux	Québec	Le Fevre et compagnie	Jean Requiem	5	20 mai 1757
<i>La Nouvelle Constante de Bordeaux</i>	Bordeaux	Québec et Cap Français	Cortez, Foussat	Joseph Audoir	2	21 juillet 1757
<i>La Paix de Saint-Malo</i>	Terre-Neuve	Saint-Malo	Hugon Des Domaines	Jacques Mullot	3	26 mai 1744
<i>La Reine des Anges</i>	Québec et les Indes occidentales	La Rochelle	Denis Goguet	Étienne Goguet	23	30 mai 1757
<i>Le Rochefort</i>	Dunkerque	Louisbourg	Roi français	Guillaume Mahé	24	9-10 novembre 1757
<i>Le Rubis de Saint-Malo</i>	Saint-Malo	Québec	De la Lande, Magon le jeune	Alain Magon de Coutzac	2	10 avril 1757
<i>Le Saint-Martin de Dunkerque</i>	Louisbourg	La Rochelle	Gombert	Pierre Thoy	8	9 janvier 1757
<i>La Surprise de La Rochelle</i>	Rochefort	Louisbourg	Admyrault fils	Jacques Radiguet	6	24 août 1757
<i>La Trompeuse de Bordeaux</i>	Bordeaux	Québec	Audouin père et fils	Olivier Chaboisseau	5	19 avril 1948
<i>Le Zéphyr (navire du Roi)</i>	Brest	Terre-Neuve	Roi français	Poulain de Courvall	3	1 ^{er} septembre 1762
<i>Le Zéphyr (navire marchand)</i>	Terre-Neuve	Granville	Hugon Grandjardin	Charles Gilles Lehuby	10	1755

Source : BAC, HCA 32, Index

Bibliographie

Sources primaires

Grande-Bretagne, Londres, Archives Nationales. Fonds d'archives de la High Court of Admiralty, 1739-1763, HCA 32 (copie microfilmée consultée à Bibliothèque et Archives Canada, Ottawa).

Monographies et ouvrages spécialisés

ANDERSON, Howard, DAGHLIAN, Philip B. et EHRENPREIS, Irvin (dir.), *The Familiar Letter in the Eighteenth Century*, Lawrence : University of Kansas Press, 1966, 306 p.

BANKS, Kenneth, *Chasing Empire Across the Sea : Communications and the State in the French Atlantic, 1713-1763*, Montreal : McGill-Queen's University Press, 2002, 319 p.

BAILY, Bernard, *Atlantic history : Concept and contours*, Cambridge : Harvard University Press, 2005, 132 p.

BONNAT, Jean-Louis et BOSSIS, Mireille (dir.), *Écrire, lire, publier les correspondances : Problématique et économie d'un "genre littéraire"*, Nantes : Université de Nantes, 1983, 474 p.

BOSHER, John F., *The Canada Merchants, 1713-1763*, New York : Oxford University Press, 1987, 234 p.

BOSHER, John F., *Men and Ships in the Canada Trade, 1660-1760 : A Biographical Dictionary*, Ottawa : National Historic Sites, 1992, 251 p.

BOSSIS, Mireille (dir.), *La lettre à la croisée de l'individuel et du social*, Paris : Kimé, 1994, 254 p.

BOSSIS, Mireille (dir.), *L'épistolarité à travers les siècles. Geste de communication et/ou d'écriture*, Stuttgart : Franz Steiner, 1990, 188 p.

BRAUDEL, Fernand, *La méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris : Colin, 1949, 1160 p.

BROWN, Richard D., *Knowledge is power : The Diffusion of Information in Early America, 1700-1865*, New York, Oxford : Oxford University Press, 1989, 372 p.

BUTEL, Paul, *L'économie française au XVIIIe siècle*, Paris : Sedes, 1993, 317 p.

BUTEL, Paul, *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIIIe siècle*, Paris : Aubier, 1996, 427 p.

- CARRIÈRE, Charles, *Négociants marseillais au XVIIIe siècle : Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille : Institut historique de Provence, 1973, 566 p.
- DAMER P., John Williams, *Bristol Privateers and Ships of War*, Bristol : J.W. Arrowsmith Ltd, 1930, 412 p.
- DAWDY, Shannon Lee, *Building the Devil's Empire: French Colonial New Orleans*, Chicago : University of Chicago Press, 2008, 320 p.
- DECHÊNE, Louise, *Habitants et marchands de Montréal au XVIIe siècle*, Paris : Plon, 1974, 588 p.
- DECHÊNE, Louise, *Le partage des subsistances au Canada sous le régime français*, Montréal : Boréal, 1994, 283 p.
- DESCHÊNES, Gaston et VAUGEOIS, Denis (dir.), *Vivre la Conquête: à travers plus de 25 parcours individuels*, Québec : Septentrion, 2013-2014, 2 tomes.
- FRÉGAULT, Guy, *La guerre de la Conquête*, Montréal, Fides, 1955, 520 p.
- GADOURY, Lorraine, *La famille dans son intimité : Échanges épistolaires au sein de l'élite canadienne du XVIIIe siècle*, Montréal : Hurtubise, 1998, 186 p.
- GARNAULT, Émile, *Les Rochelais et le Canada: Les familles émigrées et le commerce*, La Rochelle : Rumeur des Âges, 1893, 71 p.
- GREER, Allan, *Peasant, lord and merchant : rural society in three Quebec parishes, 1740-1840*, Toronto : University of Toronto Press, 1985, 304 p.
- HARRISSON, Jane E., *Until next year : letter writing and the mails in the Canadas, 1640-1830*, Waterloo : Wilfrid Laurier University Press, 1997, 155 p.
- HATINGOIS-FORNER, Anne-Marie, *L'Atlantique au XVIIIe siècle : Un monde construit par et pour les Européens?*, Paris : Ellipses, 2013, 187 p.
- HODSON, Christopher, *The Acadian Diaspora : An Eighteenth-Century History*, New York : Oxford University Press, 2012, 260 p.
- HORGUELIN, Christophe, *La Prétendue République : pouvoir et société au Canada (1645-1675)*, Sillery : Septentrion, 1997, 169 p.
- JAMET, Maurice, *150 ans d'histoire postale des anciennes colonies françaises : des origines à 1860*, Paris : Madeleine Jamet, 1980, 295 p.
- LAMIKIZ, Xabier, *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World: Spanish Merchants and Their Overseas Networks*, Woodbridge, Suffolk et Rochester: Royal Historical Society/Boydell Press, 2010, 224 p.
- MATHIEU, Jacques, *Le commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIIIe siècle*, Montréal : Fides, 1981, 276 p.
- MCLUHAN, Marshall, *Understanding Media: The Extensions of Man*, Toronto : McGraw-Hill, 1964, 364 p.

MIQUELON, Dale, *Dugard of Rouen : French Trade to Canada and the West Indies, 1729-1770*, Montreal : McGill-Queen's University Press, 1978, 282 p.

MIQUELON, Dale, *New France, 1701-1744: A Supplement to Europe*, Toronto : McClelland and Stewart, 1987, 345 p.

NISH, Cameron, *Les bourgeois-gentilshommes de la Nouvelle-France: 1729-1748*, Montréal : Fides, 1968, 202 p.

PEARSALL, Sarah, *Atlantic Families : Lives and Letters in the Later Eighteenth Century*, New York : Oxford University Press, 2008, 294 p.

PRITCHARD, James, *Louis XV's Navy, 1748-1762 : A study of organization and administration*, Kingston et Montréal : McGill-Queen's University Press, 1987, 285 p.

RODIGNEAUX, Michel, *La guerre de course en Guadeloupe, XVIIIe-XIXe siècles ou Alger sous les Tropiques*, Paris : L'Harmattan, 2006, 428 p.

ROSCOE, Edward Stanley, *Studies in the History of the Admiralty and Prize Courts*, Abingdon, Oxon : Professional Books Limited, 1987 (1932), 84 p.

RHODEN, Nancy L. (dir.), *English Atlantics revisited : essays honouring professor Ian K. Steele*, Montréal : McGill-Queen's University Press, 2007, 560 p.

STARKEY, David J., *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, Exeter, Devon : University of Exeter Press, 1990, 344 p.

STEELE, Ian K., *The English Atlantic, 1675-1740*, New York : Oxford University Press, 1986, 400 p.

STUDNICKI-GIZBERT, Daviken, *A nation upon the ocean sea : Portugal's Atlantic diaspora and the crisis of the Spanish Empire, 1492-1640*, New York : Oxford University Press, 2006, 242 p.

TARRADE, Jean, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime : l'évolution du régime de l'exclusif de 1763 à 1789*, Paris : Presses universitaires de France, 1972, 892 p.

VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, *Chronique maritime de la France d'Ancien Régime : 1492-1792*, Paris : Sedes, 1998, 786 p.

VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, *La marine française au XVIIIe siècle*, Paris, Sedes, 1996, 451 p.

WILLIS, John (dir.), *More than Words : Readings in Transport, Communication and the History of Postal Communication*, Gatineau : Musée canadien des civilisations, 2007, 369 p.

YOUNG, Kathryn A., *Kin, Commerce, Community. Merchants in the Port of Quebec, 1717-1745*, New York : Peter Lang, 1995, 220 p..

Articles de périodiques

ALLAIRE, Gratien, « Officiers et marchands : les sociétés de commerce de fourrures, 1715-1760 », dans *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 40, no 3, 1987, p. 409-428.

BILODEAU, Rosario, « Libertés économiques et politiques des Canadiens sous le régime français », dans *Revue d'Histoire de l'Amérique Française*, vol. 10, no 1, juin 1956, p. 49-68.

DAUPHIN, Céline, « Les correspondances comme objet historique : Un travail sur les limites », dans *Sociétés et Représentations*, vol 1, no 13, 2002, p. 43-50.

DAWDY, Shannon Lee, « La Nouvelle-Orléans au XVIIIe siècle : courants d'échange dans le monde caraïbe », dans *Annales HSS*, no 3, mai-juin 2007, p. 663-685.

DITZ, Toby, « Shipwrecked : Imperiled Masculinity and the Representations of Business Failures among Philadelphia's Eighteenth-Century Merchants », dans *Journal of American History*, no 81, Juin 1994, p. 51-80.

FRÉGAULT, Guy, « Politique et politiciens au début du XVIIIe siècle », dans *Écrits du Canada-Français*, no XI, Montréal, 1961, p. 90-208.

GAMES, Games, « Atlantic History : Definitions, Challenges, and Opportunities », dans *The American Historical Review*, vol. 111, no 3, 2006, p. 741-747.

GRASSI, Marie-Claire, « Un révélateur de l'éducation au XVIIIe siècle : expressions de la vie affective et correspondances intimes », dans *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. XXVIII, janvier-mars 1981, p. 174-184.

IGARTUA, José, « The Montreal Merchants at the Conquest: A Socio-Economic Profile » dans *Histoire Social/Social History*, vol. 8, no 16, novembre 1975, p. 275- 293.

MIQUELON, Dale, « Havy and Lefebvre of Quebec: A Case Study of Metropolitan Participation in Canadian Trade, 1730-60 », dans *Canadian Historical Review*, vol. 56, no 1, 1975, p.1-24.

PRITCHARD, James, « The voyage of the Fier : an analysis of a shipping and trading venture to New France, 1724-1728 » dans *Histoire sociale/Social History*, vol. 6, no 11, avril 1973, p.75-97.

ROBICHAUD, Léon, « Les réseaux d'influence à Montréal au XVIIe siècle », dans *Bulletin d'histoire politique*, numéro spéciale « La gouvernance en Nouvelle-France », vol. 18, no 1, automne 2009, p. 77-85.

VERRETTE, Michel, « L'alphabetisation de la population de la ville de Québec de 1750 à 1849 », dans *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 39, no 1, 1985, p. 51-76.

Chapitres de livres

ALLAIRE, Bernard, « Le réseau de communications postales durant le régime français : le réseau officiel », dans WILLIS, John (dir.), *More than words : readings in transport, communication and the history of postal communication*, Gatineau : Canadian Museum of Civilization, 2007, p.30-53.

AUGERON, Mickael et POTON, Didier, « La Rochelle, port canadien : le négoce protestant et la Nouvelle-France », dans JOUTARD, Philippe et WIEN, Thomas (dir.), *Mémoires de Nouvelle-France : De France en Nouvelle-France*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2005, p. 107-121.

BAUGH, Daniel, « The Atlantic of the Rival Navies, 1714-1783 », dans RHODEN, Nancy L. (dir.), *English Atlantics revisited : essays honouring professor Ian K. Steele*, Montréal : McGill-Queen's University Press, 2007, p. 206-229.

BROMLEY, John S., « Colonies at War », dans *Corsairs and Navies, 1660-1760*, Londres : The Hambledon Press, 1987, p. 21-28.

BROMLEY, John S., « Prize Office and Prize Agency at Portsmouth, 1689-1748 », dans *Corsairs and Navies, 1660-1760*, Londres : The Hambledon Press, 1987, p. 463-494.

BRUNET, Manon, « Les traités d'art épistolaire au XIXe siècle québécois : rhétorique et code social », dans Benoît Melançon et Pierre Popovic (dir.), *Les facultés des lettres*, Montréal : Université de Montréal, 1993, p. 45-72.

CHARTIER, Roger, « Des "secrétaires" pour le peuple? Les modèles épistolaires de l'Ancien Régime entre littérature de cour et livre de colportage », dans Roger Chartier (dir.), *La correspondance : les usages de la lettre au XIXe siècle*, p. 159-207.

DITZ, Toby, « Formative ventures : Mercantile Letters and the Articulation of Experience », dans EARLE, Rebecca et STEEDMAN, Carolyn (dir.), *Epistolary Selves*, Londres : Ashgate, p. 59-78.

GRASSI, Marie-Claire, « L'art épistolaire français, XVIIIe et XIXe siècles », dans MONTANDON, Alain (dir.), *Pour une histoire des traités de savoir-vivre en Europe*, Association des Publication de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines de Clermont-Ferrand, 1994, p.301-336.

HUETZ DE LEMPS, Christian, « Ville-port et émigration aux XVIIe et XVIIIe siècle », dans JOUTARD, Philippe et WIEN, Thomas (dir.), *Mémoires de Nouvelle-France: De France en Nouvelle-France*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2005, p. 93-106.

LARIN, Robert, « Les Canadiens passés en France à la Conquête (1754-1770) », dans JOUTARD, Philippe et WIEN, Thomas (dir.), *Mémoires de Nouvelle-France : De France en Nouvelle-France*, Rennes : Presses de l'Université de Rennes, 2005, p. 145-151.