

Bulletin d'histoire politique

Épisodes corsaires en Nouvelle-France, étude préliminaire des aspects sociaux et politiques, 1688-1762

Première partie

Gilles Piédalue



Volume 7, Number 1, Fall 1998

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1060287ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1060287ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Bulletin d'histoire politique
Comeau & Nadeau Éditeurs

ISSN

1201-0421 (print)

1929-7653 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Piédalue, G. (1998). Épisodes corsaires en Nouvelle-France, étude préliminaire des aspects sociaux et politiques, 1688-1762 : première partie. *Bulletin d'histoire politique*, 7(1), 66–84. <https://doi.org/10.7202/1060287ar>

Tous droits réservés © Association québécoise d'histoire politique; VLB Éditeur, 1998

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

<https://www.erudit.org/en/>

Épisodes corsaires en Nouvelle-France, étude préliminaire des aspects sociaux et politiques, 1688-1762

(premier d'une série de deux articles)

Gilles Piédalue
Université du Québec à Montréal

Le contexte européen

Le XVII^e et le XVIII^e siècles sont marqués par des conflits périodiques entre les puissances européennes. Ces conflits ont des répercussions en Amérique. La France s'engagera dans une série de guerres qui l'opposeront successivement à l'Espagne, la Hollande et à l'Angleterre: d'abord deux conflits franco-espagnols (Guerre de Trente ans, 1635-1659 et Guerre de Dévolution, 1665-1667), ensuite la Guerre de Hollande (1672-1678) et finalement les quatre conflits franco-anglais (Guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697), Guerre de Succession d'Espagne (1702-1712), Guerre de Succession d'Autriche (1744-1748) et Guerre de Sept-Ans (1756-1762).

L'intérêt pour l'expansion coloniale s'est développé tardivement en France. Elle était avant tout une puissance continentale. Par ailleurs à partir de la fin du XVe siècle, le Portugal, l'Espagne, la Hollande et l'Angleterre se créaient d'immenses empires coloniaux et armaient de puissantes flottes. En 1661 la flotte royale française se limitait à 18 vaisseaux et six galères.

Par contre dès 1671, les efforts de Colbert, le secrétaire d'État de Louis XIV, portait cette flotte à 120 vaisseaux de haut bord pour l'Atlantique, 25 frégates légères et 30 galères en Méditerranée. Colbert stimule la construction navale, subventionne les armateurs, crée l'arsenal de Rochefort et améliore les ports du Havre, de Toulon et de Brest. Pour trouver des équipages à tant de navires, l'enrôlement de force des habitants des ports continuera et le service obligatoire des gens de mer sur les navires du Roi sera promulgué en 1673. On créa de plus une administration maritime et des écoles d'officiers.

Le désastre naval de la Hougue

Au cours de la Guerre de la Ligue d'Augsbourg, ces efforts sont en bonne partie ruinés par le désastre naval de la Hougue. Au printemps 1692, l'escadre de Tourville est détruite par la flotte anglo-hollandaise. Désormais, les Français n'armeront plus de grandes escadres. Ils mèneront la guerre de

course où sur leurs petits navires rapides, des corsaires comme Jean Bart et Duguay-Trouin intercepteront les convois ennemis. Cet événement fut un point tournant dans la guerre malgré les victoires des maréchaux de Luxembourg et Catinat qui marquèrent l'apogée du règne de Louis XIV. À partir de 1695 la guerre traîne en longueur. La paix est finalement conclue en 1697 par le traité de Ryswick. La France a malgré tout assez bien résisté mais ses rêves de conquêtes se sont évanouis. Ryswick marque un coup d'arrêt à la politique d'expansion française.

Le recours systématique à la guerre de course

L'utilisation de corsaires dans presque toutes les opérations navales en temps de guerre est une des caractéristiques du XVII^e et du XVIII^e siècles. Par contre, le recours systématique à la guerre de course à partir de 1692 sera fortement encouragé par Louis XIV. Cette politique lui vaudra le qualificatif de roi corsaire. La France n'a plus les moyens de sa politique coloniale. Les entreprises coloniales devront compter un peu plus sur leurs ressources pour leur développement et pour leur défense.

Les successeurs de Colbert, Louis de Ponchartrain et Jérôme de Phélypeaux s'intéressent plus à la rentabilité des opérations maritimes qu'au développement de la marine royale. Ils visent avant tout la réduction des coûts et l'augmentation des revenus de la Marine. Leurs administrations coïncident avec les victoires des Tourville, Bart et Duguay-Trouin contre des flottes marchandes bien pourvues et des petites divisions navales. Après le désastre de La Hougue, ces succès contenaient tout le dynamisme voulu pour orienter vers la course toute la politique maritime française¹.

À la veille de la guerre de Succession d'Autriche, le ministère de la Marine relance un peu la construction navale en fabriquant surtout des navires de tonnage inférieur à 74 canons, navires destinés principalement à la guerre de course. Avant même la déclaration de la Guerre de Sept Ans en 1756, Louis XV promet aux corsaires des primes allant de 100 à 300 livres par canon et de 30 à 50 livres par prisonnier².

Plusieurs historiens français ont étudié les épisodes corsaires des XVII^e et XVIII^e siècles. Ces épisodes correspondent aux divers conflits opposant la France aux principales puissances européennes. Le recours à la course pour défendre ses intérêts maritimes n'est pas uniquement le fait de la France. Mais dans son cas, ce recours semble avoir été systématique. C'est la thèse que soutient Crowhurst³. La guerre de course a été pratiquée à très grande échelle durant les quatre conflits franco-britanniques. Les prises des corsaires ont été cinq à six fois plus importantes que celles de la marine royale française durant cette période⁴. Cette activité sera souvent déterminante dans l'issue des conflits.

Corsaires ou pirates

Les activités corsaires sont souvent confondues avec celles des pirates. Les pirates opèrent autant en temps de guerre qu'en temps de paix. Ils attaquent les navires marchands quelque soit le pavillon qu'ils battent. Les pirates ne répondent à aucune autorité, ils ne sont guidés que par leurs seuls intérêts.

Rares à première vue, un certain nombre d'actes de piraterie ont ponctué l'histoire de la Nouvelle-France. Les pirates de Salé semblent avoir représenté une certaine menace pour le commerce de la Nouvelle-France. Avant la guerre de la Ligue d'Augsbourg et après celle de Succession d'Espagne, des pirates, basés à Salé au Maroc, attaquaient les navires marchands qui revenaient d'Amérique. Ils s'en prenaient entre autres aux morutiers français sur les bancs de Terre-Neuve. On enregistre dans les archives canadiennes au moins 22 mentions d'administrateurs français faisant état de leurs activités. Cinq mentions se rapportent aux années 1681, 1683 et 1687 tandis que 17 concernent les années allant de 1714 à 1739. La majorité des mentions rapportent la capture de navires par ces pirates. Par ailleurs, les mentions de 1725 et de 1732 font état de projets visant à éliminer cette menace. Ainsi en 1732, le capitaine Guyon est autorisé à les pourchasser à son retour du grand banc⁵. Les pirates sont habituellement durement punis. Par exemple en 1759, à la suite d'un procès intenté par les armateurs bordelais Pierre Desclaux et fils, le capitaine François Nau est condamné aux galères pour avoir pillé une prise anglaise au large de Terre-Neuve⁶.

Les corsaires n'opèrent qu'en temps de guerre et sont soumis à l'autorité royale. Les capitaines corsaires doivent déclarer leurs prises et partager leur butin avec leurs armateurs, leurs équipages et le Roi. En anglais on traduit corsaire par «privateer». Ce terme me semble moins équivoque pour qualifier cette réalité. Il insiste sur la nature privée de l'entreprise corsaire, entreprise nécessairement autorisée et supervisée par le Roi. Au XVIII^e siècle, le recours de l'État à l'entreprise privée pour assurer la défense du pays était encore une chose courante. Sur terre, l'armée régulière fait appel aux milices régionales et aux régiments privés; sur mer, la marine royale compose avec les corsaires du Roi. Dans les colonies éloignées, comme en Nouvelle-France, la présence de l'armée et de la marine royales est faible. Par exemple, durant la guerre de Succession d'Espagne (1702-1713), exception faite de l'année 1709, le Roi n'a pas armé annuellement plus de trois navires de guerre pour défendre la Nouvelle-France et la Louisiane⁷. Les colons devaient assurer le plus souvent leur propre défense tant sur mer que sur terre. Les corsaires deviennent ainsi une pièce importante du système de défense côtier et les milices forment le gros des troupes terrestres appuyées par les guerriers des tribus alliées.

Caractéristiques de l'activité marchande en temps de guerre

Lorsque les conflits viennent réduire l'intensité du commerce maritime, les armateurs n'ont plus le choix que d'armer en course pour maintenir leurs activités. Avec l'approbation royale, ils transforment leurs navires de transport en navires de combat. Ils peuvent aussi armer à leurs frais les navires de guerre royaux, l'État s'engageant à fournir les officiers et les équipages. Souvent des nobles et le roi lui-même s'associent à ces armateurs. Même Madame de Pompadour avait investi dans la course. La favorite de Louis XV détenait des parts dans l'armement de 39 corsaires⁸. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, l'armement en course d'une partie significative de la flotte marchande est une des transformations qui marque la transition entre une économie de paix et une économie de guerre. En temps de guerre, les armateurs et leurs capitaines obtiennent des commissions en guerre et en marchandises des gouverneurs régionaux. Leurs équipages s'arment souvent à leurs frais, fournissant à la fois le mousquet, la poudre et les balles.

Mais en temps de guerre, le maintien des activités des principaux groupes d'intérêt demande un certain nombre d'ajustements: 1. la plupart des navires de transport sont équipés de canons et de pierriers et leurs équipages sont armés; 2. réquisition d'un nombre important de navires marchands au transport des troupes royales, des miliciens et de l'approvisionnement; 3. transformation de certaines grosses unités en escorteurs; 4. conversion d'unités plus légères en brigantins capables de faire des prises et de participer au besoin à des opérations avec la marine royale. L'évolution de l'activité du port de Bayonne entre 1738 et 1748 illustre bien les changements produits par la guerre de Succession d'Autriche. De façon générale, la guerre fait chuter le nombre d'affrètements de moitié. Le cabotage, qui représentait 88% des armements avant la guerre, tombe à 54%. Par contre, la course accapare brusquement 25% des armements. La part du trafic colonial passe aussi de 8% à 18% des armements entre 1744 et 1748⁹. Le port de Saint-Malo montre une mutation semblable durant cette période¹⁰.

Pour les capitaines de la marine marchande, les périodes de guerre fournissent des occasions de promotion sociale: 1. l'occasion de commander des unités de la marine royale (comme d'Iberville, Serigny, Bonnaventure, Denys, Morpain, Olabaratz); 2. l'occasion d'obtenir des postes d'officiers dans la marine du Roi et des postes de fonctionnaires (capitaines de port comme Pratt à Québec ou Morpain et Olabaratz à Louisbourg; commandants de milice comme Maisonnat à Naxouat ou Olabaratz à Louisbourg); 3. l'occasion d'obtenir des responsabilités importantes au service du Roi (Iberville sera chargé de l'exploration du Mississippi et de l'attaque de l'île antillaise de Nevis). Avec les officiers de la marine marchande, les armateurs, les administrateurs et les officiers royaux forment une petite élite socio-politique dont

les liens sont resserrés par la multitude des alliances entre les quelques familles dominantes. Il devient souvent difficile de distinguer entre ce qui est fait au nom du Roi et ce qui ne l'est pas. Armateurs, capitaines, administrateurs et officiers royaux investiront ensemble dans la course, profitant des meilleures occasions, utilisant souvent les fonds et le matériel de l'État pour s'enrichir personnellement.

Tactique de combat naval

La tactique navale des corsaires est assez simple. D'un tonnage relativement faible (en moyenne 100 tonneaux) et légèrement armés, les corsaires attaquent les navires marchands isolés en prenant soin d'éviter les unités de guerre des marines royales. Dans le meilleur des cas, pendant que les navires royaux puissamment armés attaquent les escorteurs ennemis, les corsaires abordent les navires de transport et s'en rendent maîtres. Plus petits et moins lourdement armés (entreprise à faible intensité de capital), les corsaires manœuvrent rapidement. Pour réaliser les abordages, les capitaines préfèrent compter sur des équipages plus nombreux (entreprise à haute intensité de travail). En moyenne, on engagera environ un homme par tonneau pour composer l'équipage. Il n'est pas rare de voir un corsaire de cent tonneaux doté d'un équipage d'une centaine de marins. Durant les combats, on tentera de faire un maximum de prisonniers et de ménager les prises. Les prisonniers pourront être ensuite rançonnés et les prises vendues à bon prix. Les armateurs n'encouragent pas les capitaines à résister à tout prix aux attaques. Les navires et surtout leurs cargaisons sont généralement assurés en cas de capture.

Le milicien, le guerrier autochtone et le corsaire font partie de l'arsenal des colonies éloignées, de ces zones en marge de l'empire colonial français pour la défense desquelles l'importance des intérêts en jeu justifie difficilement le déploiement d'un dispositif défensif plus important. Les historiens de la Nouvelle-France ont souvent souligné le rôle important des milices dans la défense du territoire. Mais celui des corsaires canadiens a été presque passé sous silence.

Pourtant, les biographes rendent compte d'un nombre suffisamment important d'opérations corsaires menées par des Canadiens. Ces opérations n'étaient pas de nature exceptionnelle. La confusion qui persiste encore entre corsaire et pirate pourrait expliquer le peu d'emphasis mis sur cet aspect de l'histoire de la Nouvelle-France. Le besoin de maintenir intacte l'image de certains de ses héros y serait peut-être aussi pour quelque chose. Notons que l'histoire militaire des XVII^e et XVIII^e siècles a surtout été écrite par les nobles pour des nobles. Les opérations menées par les coloniaux sont mentionnées mais rarement soulignées. L'intérêt, même mitigé, porté en France aux exploits d'Iberville est l'exception qui confirme cette règle.

La guerre de course en Nouvelle-France, quelques repères

On trouve très peu d'informations dans les sources secondaires concernant la guerre de course en Nouvelle-France. La meilleure source se trouve dans les ouvrages biographiques, en particulier dans le *Dictionnaire biographique du Canada*. Les références à cet ouvrage sont regroupées à la fin de la série des notes bibliographiques. Le recours aux sources primaires était indispensable. Un premier relevé des informations pertinentes a été réalisé dans les archives coloniales françaises. Compte tenu de la rareté de la documentation actuellement disponible, il n'est pas encore possible de présenter un portrait très précis du phénomène. Plusieurs aspects qui mériteraient un traitement statistique n'ont pu être illustrés que par quelques exemples. La rareté de l'information nous a souvent forcé à présenter la plupart des informations recueillies, même celles qui pouvaient à première vue sembler secondaires. La synthèse étant prématurée, nous avons trouvé plus utile dans cette étude préliminaire d'adopter une approche descriptive.

L'activité des corsaires canadiens n'a pas été constante au cours des quatre conflits franco-britanniques. Particulièrement intense durant les deux premiers conflits de 1688 à 1712, cette activité a été plutôt réduite au cours des deux conflits suivants de 1744 à 1763. Le désengagement progressif des Canadiens de la course s'explique probablement par plusieurs facteurs. Le plus évident semble être un facteur politique. En Amérique du Nord, la Guerre de Succession d'Espagne se termine à l'avantage de l'Angleterre. L'Acadie, Terre-Neuve et la Baie d'Hudson passent par traité sous juridiction anglaise. En gros, seules l'Île du Cap Breton, l'Île Saint-Jean (Île du Prince-Édouard) et quelques postes isolés à Terre-Neuve resteront français après 1712.

Les principaux intéressés dans la course étaient en temps de paix les mêmes armateurs, administrateurs ou officiers qui contrôlaient les différents secteurs de l'activité économique et politique des zones convoitées en temps de guerre. Ainsi, après 1712, l'entreprise corsaire en Nouvelle-France perd ses principales assises économiques et la plupart de ses bases d'opération (Plaisance à Terre-Neuve; Port-Royal, Beaubassin (Chignecto) et Les Mines (Grand-Pré) en Acadie). Jusqu'à la fin du régime français, les seuls ports encore capables d'armer en course restent Louisbourg et Québec.

La guerre de course en Nouvelle-France, première époque, 1688-1712

Cette première époque forme une période presque continue de vingt-cinq ans d'hostilités avec l'Angleterre. Durant cette période, les enjeux et les acteurs sont pratiquement les mêmes en Nouvelle-France. L'action se déroule pratiquement sur le même terrain. Au début de la Guerre de la Ligue

d'Augsbourg (1688-1698), l'escorte de convois et la patrouille du Golfe Saint-Laurent draineront la plupart des énergies. Cette guerre se terminera à l'avantage de la France après une série de campagnes victorieuses menées par les Canadiens à la Baie d'Hudson, à Terre-Neuve (prise de Saint-Jean) et en Acadie (prise de Pemaquid). Par contre, la Nouvelle-France sortira amoindrie de la Guerre de Succession d'Espagne (1702-1712). Malgré une intense activité pour la défense et le ravitaillement de Port-Royal, la ville tomba en 1710. Les efforts pour la reprendre seront vains. Quelques mois après la prise de Saint-Jean (Terre-Neuve) en 1697, la ville redevenait anglaise. En 1708, suite à plusieurs tentatives, les Canadiens reprenaient la ville. Même s'ils en rasèrent le fort à ce moment, les Anglais n'attendirent pas la fin de la guerre pour s'y réinstaller.

Le gouvernement de Québec, le centre de commandement

La responsabilité du gouverneur général de la Nouvelle-France en matière de défense s'étend à toutes les zones de pêche et de traite. Doivent s'y soumettre, les gouverneurs régionaux de Plaisance (Terre-Neuve), de Port-Royal (Acadie) ainsi que les commandants des postes de l'Ouest et de la Baie d'Hudson. Le gouverneur Frontenac (1689-1697) enverra régulièrement des corsaires en patrouille dans le Golfe du Saint-Laurent, en Acadie et le long des côtes de la Nouvelle-Angleterre y pourchasser les corsaires anglais (1691, Du Tast sur l'Hasardeux; 1691, Bonnaventure; 1692, Iberville sur le Poly; 1692, Bonnaventure sur l'Envieux; 1693, Du Tast et Bonnaventure; 1696, Michel Leneuf de Beaubassin sur la Bouffonne; 1696, 1697, 1698, Outlaw sur le Frontenac)¹¹. Il commandera et soutiendra les campagnes de la Baie d'Hudson et de Terre-Neuve ainsi que l'attaque de Pemaquid en Acadie. Frontenac investira personnellement dans deux corsaires, le Frontenac et le Saint-Louis (1696-1697, Outlaw sur le Saint-Louis)¹². Il donnera plusieurs commissions de guerre aux membres de sa coterie (1696, Michel Leneuf de Beaubassin sur la Bouffonne; 1697, Outlaw sur le Frontenac).

Le gouverneur Vaudreuil (1703-1725) encouragea ouvertement en 1704 la jeunesse à se lancer dans la course. Avec Beauharnois, Vaudreuil accordera plusieurs commissions de guerre à des officiers de la marine marchande (1703, La Grange; 1706, Denys; 1707, Alexandre Leneuf de Beaubassin). Son administration marque l'apogée de la guerre de course faite par des Canadiens. Sous son gouvernement, Louis Pratt lance plusieurs corsaires dont il est à la fois le constructeur, le propriétaire et l'armateur. Vaudreuil investira lui-même dans la course. Il armera le navire capturé par le sieur de Beaumont en 1711¹³. Ce navire réalisera deux prises en 1712¹⁴.

Plusieurs capitaines canadiens se distingueront durant cette première période. Les frères Lemoyne (Joseph de Serigny, Paul de Maricourt, Pierre d'Iberville, Jacques de Sainte-Hélène, leur cousin Jean-Baptiste de Martigny) et les frères Denys de la Ronde (Simon-Pierre de Bonnaventure, Louis) possédaient des intérêts communs dans la traite des fourrures et les pêches acadiennes. Durant la seconde partie du XVII^e siècle, ces deux familles occupaient une place importante dans la vie politique et économique de la colonie. Les frères Lemoyne et Denys seront de toutes les campagnes importantes, celles de la Baie d'Hudson, de Terre-Neuve et de Pemaquid. A la fois actionnaires et employés de la Compagnie du Nord, ils commanderont à la Baie d'Hudson ses navires, la Sainte-Anne et le Saint-François Xavier. Même le transfuge John Outlaw escortera un convoi en 1696 vers Québec et coursera contre Boston en 1697. Capturé par d'Iberville en 1687, ce capitaine de la Hudson's Bay Company était passé ensuite au service de la colonie. Marié à Françoise Denys en 1692, il obtient la concession d'une terre en Acadie cinq ans plus tard.

Plusieurs compagnons d'Iberville s'engageront dans la course après l'installation de Pierre et Joseph Lemoyne à Rochefort en 1702. De la campagne de 1697-1698 à la Baie et associé au seigneur Amiot de Vincelotte, Louis Denys fut un corsaire très actif en Acadie et à Terre-Neuve de 1705 à 1709. Le célèbre Jean Léger de La Grange, le commandant du Weps durant la campagne de Terre-Neuve en 1696-1697, dirigera sur le corsaire Joybert un raid contre Bonavista (Terre-Neuve) en 1704¹⁵. Les services de cet officier de la marine marchande seront retenus sur les navires du Roi tout au long du conflit.

Les trois fils de Charles Aubert de la Chesnaye, un fondateur de la Compagnie du Nord, s'illustreront aussi. François armera et commandera en course son propre navire en 1696-1697. Louis participera à la défense de Port-Royal, à la course de la Vénus sous les ordres de Louis Denys et à la prise de Saint-Jean (Terre-Neuve) en 1708. Un peu plus tard, il commandera un navire à la prise de l'île antillaise de Saint-Vincent.

Après avoir rempli leurs missions d'escorte, certains capitaines métropolitains partaient en course. Le capitaine Delorme accompagnera d'Iberville à la Baie d'Hudson en 1688. Sur les ordres de Frontenac, Du Tast patrouillera dans le Golfe Saint-Laurent et en Acadie en 1691.

Très impliqués dans le commerce canadien, plusieurs affréteurs métropolitains armeront en course dans l'Atlantique-Nord durant cette période. Par exemple, Jean Saige se portera garant d'au moins douze armements corsaires durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Pierre Faneuil en cautionnera au mois sept. Comme Pierre Dubergier, Paul Dupont le Jeune assura au moins quatre armements corsaires tandis que Phillipe et Pierre Castaing en

garantirent au moins trois. Malgré une documentation fragmentaire, on enregistre durant cette période au moins 83 armements corsaires cautionnés par des armateurs français impliqués dans le commerce canadien¹⁶.

Les armateurs de Québec armeront aussi des navires pour la course. Ils le feront souvent en association avec des officiers et des administrateurs royaux. Les archives notariales rendent compte de quelques-unes de leurs transactions. 1697, armement du Frontenac: un boulanger de Québec livre des biscuits au navire¹⁷. Pour cette course, il y a donation de profit entre trois investisseurs français et François-Marie Renault-Davaye, enseigne sur les vaisseaux du Roi et capitaine d'une compagnie de troupes de la Marine¹⁸. Armement du Saint-Louis: un contrat de charpenterie est donné à un artisan de Québec¹⁹. Armement du Joybert, 1704: en plus de Jean Léger de La Grange et du marchand Claude Pauperet, le notaire Louis Chambalon, Nicolas Dupont de Neuville (un membre du Conseil Souverain), George Regnard Duplessis (l'agent de la Compagnie de la Colonie et trésorier de la Marine en Nouvelle-France), le marchand Antoine La Garde et Louis Pratt s'entendent pour se partager proportionnellement à leurs mises les profits et les pertes de la course; aussi intéressés dans cette affaire: René Hertel, les hommes d'affaires Louis et Pierre Babie, Pierre-François Fromage, Messieurs Monmidy, Bourgeret et Crevier²⁰. En 1704, De La Grange vend à René-Louis Chartier de Lotbinière pour 15425 livres la moitié de sa part dans le Pembroke Gally. Cette part représentait le quart de la valeur totale de cette prise faite par le Joybert²¹. En 1709, Pratt perd le Joybert en mer. Il acquiert ensuite le Normand. Armement du Notre-Dame-de-Victoire, 1707: le marchand Guillaume Gaillard est le principal associé d'Alexandre Leneuf de Beaubassin dans cette affaire. Armement de la frégate royale la Biche, 1707: les principaux intéressés dans cet affrètement sont des marchands et des administrateurs importants de Québec: Jean-Baptiste Couillard de Lespinay, George Regnard Duplessis, Pierre Peile, Nicolas Pinaud, Charles Perthuis, Pierre Dupont et Pierre Haimard²².

Réalisé sur un bassin plutôt limité, le recrutement des équipages à Québec pouvait concurrencer la formation des groupes de combat terrestre et modifier la stratégie de l'état-major. Pour la campagne de la Baie d'Hudson de 1694-1695, Frontenac devait confier à d'Iberville les hommes qu'il avait rassemblés pour le rétablissement du Fort Frontenac²³. Encore une fois, en 1696, les hommes recrutés par Frontenac pour l'Acadie étaient finalement conscrits pour former l'équipage du Weps et participer à la campagne de Terre-Neuve. Lorsque la demande était trop forte, il fallait même recruter en dehors du gouvernement de Québec. Pour la course du Philibusquier en Acadie, François et Joseph Guyon avaient dû engager autant à Québec qu'à Montréal en 1695²⁴.

Le port de Québec supporta un nombre record d'armements corsaires en 1707. Cette année-là, Vaudreuil et Beauharnois accordaient la permission à La Grange et à Pauperet d'armer le Joybert et le Philippeau et d'embarquer cent hommes. Les fils de l'élite locale seront nombreux à s'enrôler. Morel de La Durantaye et Denis-Joseph Juchereau de La Ferté furent recrutés comme officiers sur le Joybert. Les deux fils de l'influent François-Madeleine-Fortuné Ruelle d'Auteuil montent aussi sur ce corsaire. Pour le Notre-Dame-de-Victoire, cent hommes sont recrutés, dont Henri-Louis Deschamps de Boishébert et Thomas Moore, le pilote du corsaire la Maria en 1706. Toujours la même année, le lieutenant de course de Louis Denys, le seigneur Charles Amiot de Vincelotte recrute à Montréal et à Québec les 60 hommes de l'équipage de la Biche. L'année suivante ces marins refuseront de participer encore une fois à la défense de Port-Royal et de poursuivre la course sur la Vénus. Louis, le fils du seigneur Aubert de la Chesnaye, faisait partie de l'équipage de la Vénus et probablement aussi de celui de la Biche.

L'enrôlement à la flibustière est une des principales caractéristiques de l'entreprise corsaire. C'est de cette manière que d'Iberville recrute cent hommes pour la Baie en 1694. Les marins fournissent leurs armes et obtiennent la moitié des prises sur mer et sur terre ainsi que le droit d'apporter chacun 100 livres de marchandises à traiter pour leur compte. Pour l'expédition de 1697-1698 à la Baie, d'Iberville s'engage à verser aux 31 Canadiens 30 livres par mois et à leurs laisser le produit de leur chasse. En 1707, l'entente sur la course du Joybert prévoyait que la moitié du butin devait aller à l'équipage et l'autre aux associés. Chacun fournit fusil, poudre et balles²⁵. Les prises sont souvent l'occasion de promotions pour les sous-officiers. Après la capture du Pembroke Gally par le Joybert, Perrot de Rézy est nommé capitaine de prise. Il ramènera le navire à Québec. Au quai de Québec, Pierre Testu, un engagé à part, sera chargé de la garde du navire et du précieux butin en attendant le partage²⁶.

Le gouvernement de l'Acadie, un nid de corsaires

L'Acadie est une zone riche en fourrures (bassin de la rivière Saint-Jean, fort Naxouat, fort Pemaquid). Elle donne aussi accès à un territoire de pêche âprement convoité (Port-Royal, banc de la Nouvelle-Écosse). À son arrivée à Port-Royal, le gouverneur Jacques-François de Brouillan de Mombeton (1701-1705) y constatait la désolation. Selon lui, la pêche y avait été désorganisée par l'activité des corsaires des différentes puissances depuis plusieurs décennies. Il projetait de revitaliser la pêche en faisant construire des barques et une petite frégate capable de protéger les côtes (la Biche).

Loin de Québec et souvent isolés, les gouverneurs acadiens devaient compter sur les miliciens et les flibustiers pour la protection du territoire.

Joseph Robineau de Villebon (1691-1700) organisa la défense des postes de la Baie Française (Baie de Fundy) en encourageant la course et en donnant des commissions de guerre (1692, Maisonnat). Il sera secondé par son frère Daniel de Neuville qui commandait de petits navires contre les corsaires anglais. Villebon planifia aussi l'attaque de Pemaquid en 1696. Comme son prédécesseur, Daniel d'Auger de Subercase (1706-1710) utilisa intensivement des corsaires pour protéger et ravitailler Port-Royal. À l'été 1707, il réquisitionna l'équipage de la Biche pour défendre la ville et repousser deux attaques anglaises. Ce fut l'occasion de réjouissances et de plusieurs mariages entre des Acadiennes et des officiers-mariniers des corsaires. Mais la ville tomba en 1710 malgré la défense acharnée d'une garnison formée de 150 soldats, 100 miliciens et 50 Canadiens et flibustiers. Après la prise de Port-Royal, plusieurs corsaires acadiens s'installèrent à Plaisance pour y poursuivre leurs activités (Maisonnat, Morpain) et soutenir la guérilla acadienne contre les Britanniques.

Les quelques corsaires acadiens dont nous connaissons la biographie sont généralement des membres de l'élite locale. Souvent, ils assument des fonctions politiques importantes et occupent une place de premier plan dans la vie économique régionale. Mentionnons quelques exemples. Michel Leneuf de Beaubassin et ses fils furent des corsaires acadiens très actifs. Seigneur de Beaubassin et gouverneur de l'Acadie en 1683, Leneuf avait été associé très tôt à Nicolas Denys, le fondateur des pêches acadiennes. Il avait aussi épousé sa fille unique. Protégé de Frontenac et à sa demande, Leneuf commanda en course la Bouffone en Acadie en 1696²⁷. Ses fils Alexandre et Jacques ainsi que Charles Bécart de Fonville le secondèrent dans cette action. En 1707 à Québec, son fils Alexandre armera le Notre-Dame-de-Victoire qu'il commandera en course à Terre-Neuve. Promu enseigne à Plaisance en 1706, Michel, un autre de ses fils, participa activement à la course et au ravitaillement de la ville entre 1707 et 1710. Le gouverneur Costebelle lui reconnaissait un talent exceptionnel comme corsaire.

Avant la guerre, Pierre Maisonnat était associé dans le transport de marchandises avec Jean Martel, le seigneur de Magesse en Acadie. Durant le conflit, les deux hommes avaient acquis des intérêts communs sur la rivière Saint-Jean, au fort Naxouat. Leur association se termina en 1701 lorsque Martel s'installa comme marchand à Québec. Maisonnat fut aussi un des corsaires les plus actifs tout au long de cette première période. Dès 1692 il ramenait des prises à Port-Royal. En 1711 il armait encore des corsaires à Plaisance. Pilote lors de la prise de Pemaquid en 1696, il fut chargé la même année avec les frères Damours de la défense du Fort Naxouat. Installés sur la rivière Saint-Jean depuis 1686, les frères Mathieu, René et Louis Damours étaient d'importants marchands des fourrures. Louis com-

mandait son propre navire durant l'attaque de Pemaquid. Il fut chargé du transport des prisonniers à Boston.

Pendant la guerre de Succession d'Espagne, la défense et le ravitaillement de Port-Royal ont constitué un enjeu important. Bernard-Enselme d'Abbadie de Saint-Castin participa à cette opération en armant en course pour défendre la ville. Son père, Vincent d'Abbadie de Saint-Castin, commandait le poste de traite acadien de Pentagouet au moment de l'attaque sur Pemaquid. Les opérations autour de Port-Royal impliquèrent aussi Pierre Morpain, un corsaire à la solde de Ducasse, le gouverneur de Saint-Domingue. Après la prise de la ville, Morpain poursuit ses activités de course à Plaisance. Il approvisionnera entre autres les Acadiens qui tentaient de reprendre Port-Royal. Après la guerre, il sera nommé capitaine du port de Louisbourg. Ce personnage illustre bien les liens étroits qui existaient déjà entre les Antilles françaises et la Nouvelle-France.

En plus des Acadiens, des corsaires métropolitains opéraient dans cette zone. Occupés à la pêche en temps de paix, armés en temps de guerre et porteurs de commissions de guerre, ils croisaient en Acadie et dans le golfe Saint-Laurent. La présence des Malouins est souvent mentionnée à Gaspé. Rapportant leurs prises dans leurs ports d'attache comme l'exigeaient les autorités françaises, ils représentaient des effectifs importants. On estime à environ 375 terre-neuviers la flotte de pêche française dans l'Atlantique-Nord entre 1664 et 1766 (28). Pourtant les gouverneurs ne semblaient pas compter sur eux. Par contre, ils étaient préoccupés de leur sécurité. En temps de guerre, ces pêcheurs étaient agressés régulièrement par les corsaires de Nouvelle-Angleterre. Par contre, ils faisaient aussi peser une menace constante sur la flotte de pêche de la Nouvelle-Angleterre.

Objet de rivalités pendant des décennies, l'Acadie résistait tant bien que mal à l'énorme pression appliquée sur ses frontières par les colonies anglaises. L'élite locale avait favorisé la course comme moyen de défense. Profitant de la relative proximité des Antilles françaises, la stratégie des gouverneurs comptait sur les corsaires dominicains et martiniquais pour prendre en tenaille les Britanniques. L'importance des Acadiens dans la formation des équipages des corsaires durant le XVII^e siècle et le XVIII^e siècle était un fait reconnu. Les témoignages des curés acadiens concernant les désordres causés par ces enrôlements ne sont pas rares. Leur déportation aurait amplifié le phénomène à partir de 1755. Réfugiés en France ou au Canada, ils furent nombreux à s'engager sur les navires du Roi ou des corsaires.

Le gouvernement de Plaisance, l'escale obligée des terre-neuviers
Terre-Neuve donne accès à la zone de pêche la plus riche de l'Atlantique-Nord. Son territoire était convoitée depuis le XVI^e siècle par les puissances

européennes impliquées dans la pêche hauturière. A la fin du XVII^e siècle, l'île se divisait en deux zones d'influence, l'une française avec son centre administratif à Plaisance, l'autre anglaise avec une base permanente à Saint-Jean.

Les grands bancs étaient situés sur la route obligée qui ramène les navires en Europe, lieu privilégié de la pêche en temps de paix et de la course en temps de guerre. La course sur les bancs se pratiquait à grande échelle. De chaque côté de l'Atlantique, les administrateurs l'autorisaient principalement afin de protéger les flottes de pêche.

L'histoire de la présence française à Terre-Neuve est marquée d'une longue série d'agressions contre Plaisance et les postes saisonniers. Par exemple, Plaisance subira successivement des attaques majeures en 1692 et en 1693. Les gouverneurs devaient faire appel régulièrement à la population et aux pêcheurs saisonniers pour défendre la ville (réquisition de navires pour servir de brûlots ou d'obstacles dans le port, enrôlement des équipages dans la garnison).

Des escadres françaises avaient aussi vainement tenté de prendre Saint-Jean en 1692 et en 1694. En 1696, le gouverneur Jean-Jacques de Brouillan de Mombeton (1691-1697) mobilisait une frégate et huit navires affrétés par un Malouin et faisait une autre tentative²⁹. Bonnaventure transportait ses troupes. Mombeton mettait 16000 livres dans l'aventure, somme que le Roi lui remboursera. Malgré son échec, il ramena 30 barques, plusieurs prisonniers et des milliers de morues. Iberville réussit par contre quelques semaines plus tard à prendre la ville.

Compte tenu de la faiblesse de la population locale, les gouverneurs utilisaient souvent les corsaires métropolitains pour mener des opérations militaires. En 1702, Philippe Pastour de Costebelle (1701-1702) donnait une commission de guerre au sieur Du Tilly pour attaquer Baie Trinité. Daniel d'Auger de Subercase (1703-1706) monta en 1705 une autre attaque sur Saint-Jean. La ville était retombée aux mains des Anglais en 1697. Incapables de prendre la ville, Jacques L'Hermite (arrivé sur le corsaire Le Gaillard en 1694) et Jacques Testard de Montigny se contentèrent de ravager la côte. Trois ans plus tard, avec les hommes et l'équipement reçus de Québec et avec l'aide de corsaires français, Costebelle (1707-1713) reprit Saint-Jean en 1708-1709. Il avait bénéficié de la relâche du Phoenix à Plaisance ainsi que de l'arrivée de deux brigantins de Québec et de la Vénus, commandée par Louis Denys.

Les escadres françaises envoyées contre Saint-Jean avaient été armées en grande partie par des intérêts privés, celle de Digoine Du Palais (1692) et surtout celle de Saint-Clair et Du Vigneau (1694). Pierre de Saint-Clair commandait l'expédition. Il avait mis 1000 livres dans la société chargée de

l'armement. Le Duc de Grandmont, seigneur de Bayonne, finançait en bonne partie l'équipée. Du Vigneau qui commandait l'Aigle et un corsaire malouin participaient aussi à l'aventure. Malgré l'aide de Mombeton de Saint-Ovide, une expédition du même genre montée par le marquis De Nesmond échoua devant Saint-Jean en 1697.

Plaisance était l'escale obligée des corsaires métropolitains qui opéraient sur les bancs. Ils y ramenaient leurs prises avant de les remorquer dans leurs ports d'attache. Malgré la rareté de la documentation disponible, donnons quelques exemples. L'Orgerie de Saint-Malo commandé par Michel Caillouet touait une prise à Plaisance en 1706³⁰. En 1707, Monsieur de La Chacornacle y envoyait une prise³¹. François Levasseur, commandant du Comte de Pontchartrain, relâchait à Plaisance avec une prise en 1710³².

Malgré leur petit nombre, les habitants permanents de Plaisance étaient très impliqués dans les activités de course. Les armateurs et les capitaines trouvaient malgré tout à engager dans la foule des marins, artificiellement gonflée par les équipages venus y relâcher durant la saison de pêche. Par exemple, Pierre de Saint-Clair avait recruté à Plaisance avant d'attaquer Saint-Jean en 1694. Pour une opération semblable en 1708, Mombeton de Saint-Ovide y avait enrôlé 160 hommes.

Malgré sa taille réduite, l'élite locale fournissait d'excellents corsaires. Mentionnons les quelques exemples suivants. Comme ses frères Joannis et Jacques, Michel Daccatette avait des intérêts dans la pêche commerciale et avait investi dans la course avant 1704. Il possédait le corsaire la Marie en 1709. Après la guerre, ils poursuivirent leurs activités à Louisbourg. Pêcheur, marchand puis pilote du Roi à Port-Royal, Jean-Baptiste Rodrigue s'installa à Plaisance en 1710. Il s'engagera dans le commerce et dans la course. Comme les Daccatette, il s'occupa ensuite de pêche commerciale à Louisbourg. L'intrépide Gaspard Bertrand commandait le corsaire la Valeur en 1710. Cette frégate fut prise un peu plus tard au moment où elle était commandée par le neveu de l'ex-gouverneur Mombeton, Joseph de Mombeton de Brouillan dit Saint-Ovide³³. Cet officier devint gouverneur de l'Île-Royale (Louisbourg) de 1718 à 1738.

Associés aux capitaines et aux administrateurs, les armateurs locaux avaient aussi investi dans la course. Les données fragmentaires actuellement disponibles nous permettent de faire malgré tout l'énumération suivante. Joseph Lartigue finança l'armement de la Vénus, un transport commandé par Louis Denys dans la campagne contre Saint-Jean en 1708. Pour cette campagne, Mombeton de Saint-Ovide devait toujours de l'argent à Lartigue en 1752. Le Sieur de Lasson, ex-marchand de Plaisance installé à Saint-Jean-de-Luz, demandait encore en 1716 qu'on lui reconnaisse le sixième d'intérêt qu'il avait pris dans cette aventure³⁴. George de Lasson avait aussi

armé la Valeur, le corsaire commandé par Saint-Ovide en 1710. Administrateur à Plaisance, Durand de La Garenne avait participé à l'armement d'un corsaire capturé dès sa sortie de Plaisance en 1711, une affaire qui l'avait presque ruiné. En 1712, un marchand important de Plaisance, François Bochet de Saint-Martin, assurait pour 15000 livres le Trompeur, le corsaire de Michel Daccatette.

L'histoire de la course à Terre-Neuve reste à compléter. Elle est dominée par l'immense flotte des terre-neuviers qui se muait en une véritable armada en temps de guerre. Les interactions entre le principal acteur et l'élite locale sont encore mal connues et ne permettent pas de dresser actuellement un portrait très précis du phénomène.

La partie méridionale du circuit nord-atlantique

La Nouvelle-France, les Antilles françaises et la France formaient un important circuit sur lequel transitaient les hommes et les marchandises³⁵. La trajectoire empruntée par Iberville témoigne de cette réalité. Reconnu en France pour ses exploits durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, Iberville fut chargé par le Roi de trois missions d'exploration du Mississippi entre 1698 et 1701. Les contacts qu'il avait eus avec le gouverneur de Saint-Domingue à cette occasion lui permirent de réussir la prise de l'île antillaise de Nevis en 1706.

Plusieurs personnages importants de l'histoire de la Nouvelle-France se sont distingués comme corsaires aux Antilles durant la guerre de Succession d'Espagne. Par exemple en 1707, l'Achille, un corsaire armé par Duguay-Trouin pour les Antilles, était commandé par Charles de Beauharnois. Dans l'attaque de Rio de Janeiro en 1711, c'est Emmanuel-Auguste de Cahiheuc qui commandait l'Achille, assisté de Jacques-Pierre Taffanel de La Jonquière, de La Pérouse et de Vauquelin. Notons que Louis Aubert de La Chesnaye, le fils du seigneur de La Chenaye et le compagnon de Louis Denys fit une prise aux Antilles en 1709.

Les corsaires martiniquais et dominicains n'opéraient pas uniquement dans les Antilles. Ils remontaient le long des côtes de la Nouvelle-Angleterre pour y faire des prises. Avant de gagner la France, ils relâchaient en Acadie ou à Terre-Neuve. Les contacts avec les capitaines canadiens devaient être fréquents. Les corsaires canadiens se rendaient aussi aux Antilles autant pour protéger leurs intérêts que pour les développer. L'exemple d'Iberville est éloquent à cet égard.

Le bilan des prises, 1688-1712, une entreprise périlleuse

Faire le bilan des prises est une entreprise difficile. Les historiens qui ont étudié cette question n'ont trouvé que des résultats très approximatifs. Par exemple, on estime à 372 le nombre des prises faites annuellement par les

marins français durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (soit 3 720 prises pour l'ensemble du conflit)³⁶. Ce nombre s'établirait à 155 prises par an ou à environ 1 550 prises pour l'ensemble du conflit suivant. En Nouvelle-France, le compte serait d'environ 7 prises par année, soit au total 140 captures pour les deux conflits. La grande imprécision de ce décompte est imputable au fait que la déclaration des prises canadiennes se fait surtout en France et à la nature fragmentaire de la documentation actuellement disponible.

Exigü, le marché canadien rivaliserait difficilement avec les prix offerts dans les ports français. Québec, Port-Royal ou Plaisance n'offraient pas un marché de revente assez vaste. C'est une explication souvent avancée. Malgré tout, on y réalise un certain nombre de liquidations, en voici quelques exemples pris à Plaisance: achat par Esther Roy de La Rochelle de la Providence, la prise de feu François Dubois ancrée à Plaisance en 1695³⁷; vente à Plaisance de la prise le Georges au sieur Tanguery en 1696³⁸; vente enregistrée en 1710 par la veuve de François Levasseur du sixième d'une prise (faite par son mari à son retour de Plaisance) à Louis Landron, l'agent de Pierre Pascaud au Canada³⁹.

Le partage des profits de la course, une occasion de conflit

Les actes judiciaires rapportent un certain nombre de différends engendrés par l'activité corsaire. Ils nous permettent d'en éclairer les enjeux économiques et politiques. Regroupés par gouvernement, donnons quelques exemples.

Gouvernement de Québec: l'Évêque de Québec, l'intendant Champigny et la Compagnie des pêches de l'Acadie réclament une prise faite par d'Iberville en 1692. Frontenac obtient la moitié de la valeur de la prise et Iberville la propriété du navire⁴⁰. Bernon et Jancleau n'ont pas droit au partage des profits du Roi d'Espagne et de la Fortune, des prises réalisées par Bonnaventure et d'Iberville en 1692⁴¹. Différend entre le capitaine du Tast et d'Iberville relativement à la direction de la campagne de la Baie d'Hudson de 1693 et au partage du butin conduit à l'annulation de la mission: Du Tast, prétextant une saison trop avancée, préféra faire la course dans le golfe à la demande de Frontenac plutôt que d'avoir à se plier aux ordres d'un officier colonial. Contentieux concernant la prise de François Aubert de La Chesnaye et le gouverneur Frontenac (1697), l'affaire fera couler beaucoup d'encre.

Vaudreuil demande en 1702 que lui soit attribué le produit de la vente d'une prise faite par Gabaret⁴². En 1707, des Québécois impliqués dans la course à Québec chicanent contre une nouvelle réglementation qui forcerait la déclaration des prises dans les ports d'armement, ports qui sont surtout

métropolitains. Des procédures légales sont intentées contre Charles Amiot de Vincelotte afin qu'il rembourse à l'administration royale la somme versée en trop pour l'armement corsaire de la Biche en 1707.

Gouvernement de Port-Royal: Auger de Subercase dénonce le comportement de Louis Denys concernant la course de la Vénus au large de l'Acadie en 1708-1709: déclaration incomplète des prises, sous-évaluation de la part du Roi, désobéissance aux ordres du gouverneur. Le contrevenant s'était réfugié à Plaisance au cours d'une tempête. À la demande du gouverneur Costebelle, il avait ensuite participé à la prise de Saint-Jean en 1708. Ce comportement entraîna la convocation de Denys au ministère de la Marine l'année suivante.

Gouvernement de Plaisance: lors de la campagne de Terre-Neuve en 1696-1697, un sérieux différent opposa le gouverneur Mombeton à d'Iberville concernant le partage du butin et la direction de l'entreprise. Mombeton partit à l'attaque sans attendre d'Iberville. Comme son entreprise échoua, Iberville reçut le commandement de la suite des opérations. En 1697, Nicolas Hugon de Saint-Malo réclamait au gouverneur Brouillan de Mombeton une prise qu'il lui aurait dérobée⁴³.

Gouvernement de Saint-Domingue: le gouverneur de Saint-Domingue, François-Joseph de Choiseul Beaupré, accuse Pierre Morpain d'avoir manqué à ses engagements envers lui en passant au service du gouverneur de Port-Royal durant les années 1706 à 1710. Toutes ses prises auraient dû être déclarées à Saint-Domingue plutôt qu'à Port-Royal.

Gouvernement de Paris: Iberville et son entourage sont accusés de profits illicites à la suite de la prise de l'île antillaise de Nevis en 1706. On parle d'un butin très important dont 25 prises et plusieurs centaines de prisonniers et d'esclaves. Les déclarations de prises auraient été incomplètes. Une partie importante du butin avait été vendue à Veracruz et à la Havane sans que la part du Roi soit versée. La corruption de fonctionnaires et d'officiers d'états-majors était évoquée dans cette affaire. On a estimé à 112 000 livres le profit illicite réalisé par d'Iberville⁴⁴.
(à suivre)

NOTES ET RÉFÉRENCES

1. Gilles Proulx, *Entre France et Nouvelle-France*, Éditions Marcel Broquet Inc., Ottawa, 1984, p. 79.
2. Gilles Proulx, *Entre France*, p. 79.
3. Crowhurst, Patrick, *The defense of the British trade, 1689-1815*, Dawson, Folkstore, 1977, 281 pages.
4. Patrick, Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XV*, Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie, 1995 (estimés faits à partir des données de Villiers).

5. ANC. France. *Archives de la Marine, Lettres reçues (ordre à donner au munitonnaire)*, MG 2, Série B3, vol. 354, 1732. PIAF ISN 5180.
6. ANC. France. *Archives départementales de la Gironde (Bordeaux)*. MG 6 A 17, SER. 6B, Amirauté de Guyenne, *Attributions judiciaires*, Informations, vol. 884, PIÈCES 1 à 58, 1760-61, PIAF ISN 82939 et ISN 82940.
7. Villiers, *Marine royale, corsaires*, p. 82, 83 et 168.
8. *Revue d'Histoire de l'Amérique Française*, v. 2, Jean Cordy, Inventaire des biens de Mme de Pompadour rédigé à son décès, p. 124.
9. Villiers, *Marine royale, corsaires*, p. 401.
10. Villiers, *Marine royale, corsaires*, p. 404.
11. Habituellement, l'identification des opérations de course pose pas de difficulté. Dans la documentation officielle, les termes «course» et «corsaire» ne sont utilisés qu'en temps de guerre.
12. Chambalon, notaire, Québec, 8-11-1696; Genaple, notaire, Québec, 7-5-1697. Voir Parchemin, inventaire des archives notariales jusqu'en 1776, Montréal, 1996, Archiv-Histo. (à l'avenir, Parchemin).
13. ANC. France. *Archives des Colonies, Correspondance générale, Canada*. MG 1, Série C11A. vol. 123, p. 1, 1712, octobre, 14. PIAF ISN 63124.
14. Ibidem, vol. 33, p. 80-108, 1712, novembre, 06. PIAF INS 46688.
15. *Bulletin des recherches historiques*, v. 24, p. 33, «Un corsaire canadien», Jean Léger de La Grange, par P.-G. Roy (à l'avenir BRH).
16. Canada, Archives Nationales du Canada, *Archives coloniales françaises, inventaire des documents*, CD-ROM, 1996.
17. Parchemin, Roger, notaire, Québec, 6-2-1696.
18. Parchemin, Chambalon, notaire, Québec, 5-5-1697.
19. Parchemin, Chambalon, notaire, Québec, 8-11-1697.
20. BRH, v. 24, p. 44-48, «Un corsaire canadien», Jean Léger de La Grange, par P.-G. Roy.
21. BRH, v. 24, p. 99-101, «Un corsaire canadien», Jean Léger de La Grange, par P.-G. Roy.
22. Ibid.
23. ANC. Québec. France. *Archives des Colonies, Correspondance générale, Canada*. MG 1, Série C11A, vol. 13, p. 43-67, 1694, octobre, 25. PIAF ISN 29754.
24. BRH, v. 42, p. 583-584, «Flibustiers Montréalais», par E.-Z. Massicotte.
25. BRH, v. 24, p. 44-46, «Un corsaire canadien», Jean Léger de La Grange, par P.-G. Roy.
26. BRH, v. 24, p. 37-68, «Un corsaire canadien», Jean Léger de La Grange, par P.-G. Roy.

27. ANC. France. *Archives des Colonies*, Série C11A, Correspondance générale, Canada. MG 1, Série C11A, vol. 14, p. 38-93. 1696. PIAF ISN 29839. *Ibid.*, vol. 14, p. 341-359. 1696, septembre, 24. PIAF ISN 29856.
28. Estimation obtenue à partir de l'analyse des données de La Morandière. La Morandière, Charles, *Histoire de la pêche de la morue dans l'Amérique septentrionale*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962-1966, 3 volumes, 1399 pages.
29. Frégault, Guy, *Pierre Lemoyne d'Iberville*, Montréal, Fides, 1968, p. 146 (à l'avenir: Frégault, Iberville.....).
30. ANC. France. *Archives départementales de la Gironde (Bordeaux)*. MG 6 A 17, SER. 6B, Amirauté de Guyenne, *Attributions judiciaires*, Procédures, vol. 1119, 1706, novembre, 18. PIAF ISN 76097.
31. ANC. Nouvelle-France. *Correspondance officielle*. MG 8 A 1, SER. 3, vol. 4, p. 678-725, 1707, novembre, 10. PIAF ISN 37337.
32. ANC. France. *Archives départementales de Charente-Maritime (La Rochelle)*. MG 6 A 2, SER. 3E, Étude Menon: Rivière & Soullard, vol. 1813, fol. 258v-259, 1710, décembre, 09. PIAF ISN 73941.
33. ANC. Nouvelle-France. *Correspondance officielle*. MG 8 A 1, SER. 3, vol. 5, p. 965-967, 1710, septembre, 23. PIAF INS 37377. *Ibid.*, vol. 5, p. 968-978, 1710, septembre, 30. PIAF ISN 37378.
34. ANC. France. *Archives des Colonies, Correspondance générale, Canada*. MG 1 Série C11A, vol. 123, p. 138, 1716, juin, 16. PIAF ISN 63250.
35. Mathieu, Jacques, *Le commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIIIe siècle*, Montréal, Fides, 1981, 276 pages.
36. Estimation faite à partir de l'analyse des données de Patrick Villiers.
37. ANC. France. *Archives départementales de la Charente-Maritime (La Rochelle)*. MG 6 A 2, SER. 3E, Étude Menon: Rivière & Soullard, vol. 1810, fol. 31v-32, 1695, avril, 15. PIAF ISN 73621.
38. *Ibid.*, vol. 1810, fol. 238-238v, 1696, décembre, 05. PIAF INS 73653.
39. *Ibid.*, vol. 1813, fol. 258v-259, 1710, décembre, 09. PIAF ISN 73941
40. ANC. France. *Archives des Colonies, Correspondance générale, Canada*. MG 1, Série C11A, vol. 12, p. 524-529, 1693, août, 12. PIAF ISN 29721. *Ibid.*, vol. 12, p. 688-714, 1693. PIAF ISN 29737. *Ibid.*, vol. 12, p. 104-126. 1692, octobre, 05. PIAF ISN 29682
41. *Ibid.*, vol. 15, p. 64-85, 1697, octobre, 19. PIAF ISN 29882.
42. ANC. France. *Archives des Colonies. Correspondance générale, Canada*. MG 1, Série C11A, vol. 20, p. 106-128, 1702, novembre, 11. PIAF ISN 30298.
43. ANC. France. *Archives de la Marine, Lettres reçues*. MG 2, Série B3. vol. 97, fol. 448-450v, 1697, novembre, 10. PIAF INS 2501.
44. ANC. France. *Archives départementales de la Charente-Maritime (La Rochelle)*. MG 6 A 2, SER. B, Amirauté de Guyenne à La Rochelle ou Amirauté de La Rochelle, vol. 5921, 5 p., 1706, avril, 09-20. PIAF INS 17202.