

Le ravitaillement de Québec en 1758

Quelques documents

par John F. BOSHER *

Pendant la guerre de Sept Ans, le Canada souffre d'une crise économique qui se manifeste par une hausse des prix et une disette des vivres. Plus la guerre se prolonge, plus les prix augmentent pendant que s'accroît la disette. Sans aborder l'étude des causes lointaines de la crise, ou celle de sa nature profonde, on peut très bien considérer cette crise comme le résultat direct de la guerre. Les soldats qui débarquent à Québec consomment une bonne part de la production canadienne qui, il faut le dire, n'avait jamais été surabondante même durant les meilleures années. Bien plus, la guerre a pour effet d'interrompre les travaux agricoles, la pêche et la chasse. Dans ces circonstances, le ravitaillement de la colonie incombe d'abord à la métropole. Canadiens et Français s'accordent sur ce point sans songer à d'autres solutions. Ce problème de subsistance ne peut trouver sa solution que par le ravitaillement du Canada par la France. Comment le gouvernement de Louis XV s'acquittera-t-il de cette tâche ? Abandonnera-t-il le ravitaillement du Canada aux négociants français, ou aux négociants étrangers, attirés par le prix croissant des denrées sur le marché canadien ? Ou bien, considérera-t-il ce commerce comme faisant partie des responsabilités de l'État et devant être à ce titre entrepris par lui-même ? Quels furent les rôles du gouvernement et de l'entreprise privée dans ce drame colonial ?

La question se pose dans ces termes au cours de l'année 1758, lorsque les négociants français, suivant en cela leurs intérêts personnels, abandonnent le Canada à son sort. Depuis deux ans, leurs vaisseaux ont été pris ou coulés par la marine britannique. Ils rencontrent non seulement des difficultés grandissantes à constituer des équipages pour leurs navires, mais aussi de grandes difficultés à assurer leurs cargaisons et leurs vaisseaux. Dans ces conditions, comment un marchand peut-il, en 1758, assumer le risque d'un voyage au Canada ? Le 27 janvier 1758, le ministre de la Marine, Peirenc de Moras, écrit aux Chambres de Commerce des ports :

Je suis, Messieurs, infiniment touché de la situation critique où se trouve le commerce. Je m'occupe de tous les moyens que les circonstances peuvent permettre pour lui procurer tous les secours qui lui seraient nécessaires. Et le Roy est très disposé à se prêter à tous les arrangements qui seront praticables pour cela.

La situation des colonies n'est pas moins fâcheuse. Vous n'ignorez pas sans doute les besoins particuliers de celle de Canada. Les négociants de La Rochelle¹ qui sont dans l'usage d'y faire le commerce ne se disposent-ils pas à expédier des navires pour Québec avec des chargements de vivres dont la vente pourrait leur être d'autant plus avantageuses qu'ils n'auraient point

* Department of History, York University.

¹ Je cite la lettre adressée à la Chambre de La Rochelle, mais à peu près la même lettre fut expédiée à plusieurs autres chambres de commerce.

de concurrence à y craindre de la part des étrangers ? C'est à quoi je vous prie de les engager. Et vous me ferez plaisir de me mander ce qui se passera à cet égard ².

Les négociants de La Rochelle, parce que le ministre de la Marine n'a pas les moyens de leur procurer une escorte, refusent tout voyage au Canada. La Chambre de Commerce de Bayonne annonce à son tour un autre refus absolu parce que « . . . nous n'avons ni argent, ni crédit, ni navires, ni matelots ³ ».

Quant à la Chambre de Commerce de Bordeaux, porte-parole du groupe de négociants sans doute le plus important dans le négoce canadien, elle répond au ministre :

. . . il ne nous a pas été nécessaire de leur [les négociants] représenter les besoins particuliers de la colonie de Canada. Certains qu'ils n'y rencontreraient pas la concurrence des navires neutres, nous les avons vues disposer tous les navires qui restent dans ce port à porter des vivres à Québec et à Louisbourg et l'empressement à les charger est tel que le fret a été porté à 400 livres par tonneau pour Québec, prix très supérieur à celui des marchandises qu'on embarque, nous comptons jusques à ce jour vingt-neuf bâtiments en charge pour Québec et il nous paraît que la même destination pourra être donnée à cinq ou six autres qui sont en carenne dans le port. La grande difficulté consistera à trouver des matelots et des officiers pour conduire ces navires. Le nombre en est tellement diminué que sans les secours des matelots étrangers que le haut prix des gages attire en cette ville, il serait moralement impossible de parvenir à faire quelques armements; mais tout insuffisant que soit ce secours il est en outre très dangereux si dans chaque navire on ne peut se procurer une partie des matelots français. Ces étrangers auxquels il est indifférent d'être au service de la France ou de ses ennemis, défendent mal et le plus souvent refusent de défendre nos biens; s'ils sont attaqués arrivés dans les colonies, ils se regardent libres de quitter si bon leur semble le navire qui les a porté et si par le moyen des assurances il cherche à mettre son capital à couvert, le prix excessif des primes absorbent tout le profit qu'il peut espérer du voyage ⁴ . . .

En somme, les négociants français, vers la fin de 1757, avaient déjà décidé l'abandon du Canada. Le négoce avec la colonie ne s'avérait plus rentable. Dans de telles circonstances, que peut faire le ministère de la Marine ?

Force lui est d'utiliser le prestige, la puissance et la fortune du gouvernement royal en vue de persuader quelques négociants d'envoyer des navires à Québec. Mais ceci est loin d'être simple. Le choix des négociants, les relations spéciales du ministère avec certains d'entre eux et les motivations de ces derniers sont à expliquer. En gros, tout se passe comme si le ministère de la Marine faisait pression sur quelques fidèles habitués à armer des

² Mss. à la Chambre de Commerce de La Rochelle, carton XVII, liasse 2, No. 5756. La réponse de la Chambre s'y trouve aussi en date du 10 février 1758. François-Marie Peirenc de Moras (1718-1771) était contrôleur général des finances (24 avril 1756 au 3 septembre 1757) et secrétaire d'Etat de la Marine (8 février 1757 au 11 juin 1758).

³ Mss. à la Chambre de Commerce de Bayonne, B 26, folio 73; lettre de la Chambre au ministre en date du 6 février 1758.

⁴ Mss. aux Archives départementales de la Gironde, Bordeaux, C 4264, lettre de la Chambre au ministre en date du 6 février 1758.

navires pour le Roi et susceptibles de céder à la pression des autorités. C'est ainsi sans doute que l'un des Magon du port de Saint-Malo, « Delalande Magon fils », signe le 20 novembre 1757 un contrat qui l'oblige à envoyer à Québec quatre navires chargés de farine: *La Perle*, *Le Grand Joseph*, *La Ville de Saint-Malo* et *Le Saint-Michel*. C'est ainsi, aussi, que David Gradis et fils de Bordeaux signe le 25 janvier 1758 une soumission pour des envois de soldats et de fret sur *La Judith*, propriété de Simon Jauge, sur *Le Soleil*, propriété de Pierre Desclaux, sur *Le Godichon*, appartenant à La Tuillière, et sur *Le Zélinzor* et *L'Aimable Marie* de Baour et Compagnie. De la même façon, Jean-Baptiste Bécard de Saint-Malo et Jacques Râteau de La Rochelle s'obligent le 24 avril 1758 à faire naviguer *La Bonne Amie* et *La Légère* vers Québec où ces navires, chargés de vivres et de poudre, mouillent le 12 août suivant⁵. Pour finir, les quatre documents que nous reproduisons ici et qui concernent le négociant Pierre-François Goossens, éclairent cette question du ravitaillement du Canada dans la perspective de l'année 1758⁶.

Mais qui était Pierre-François Goossens et qu'a-t-il fait au juste? Né à Bilbao, membre d'une famille de négociants hollandais établis en Espagne, il avait été naturalisé Français en février 1744 à l'âge de 42 ans⁷. Il était fournisseur de la Marine française et devint par la suite l'un des plus gros fournisseurs de bois en provenance de l'Europe du Nord. Pendant la guerre de Sept Ans, il se joint au financier Nicolas Beaujon sous la raison sociale Beaujon, Goossens et Compagnie. Le ministre de la Marine s'adresse à ce groupe le 26 décembre 1757 pour les engager à envoyer trois vaisseaux de vivres au Canada. Un an plus tard, le 27 décembre 1758, le groupe signe deux soumissions qui l'engagent à fournir des fonds à la Marine, mois par mois, jusqu'à concurrence de 36 millions de livres. Jouant le rôle de banque vis-à-vis de la Marine, cette société se mettait dans une position privilégiée. Le gouvernement ne payait, en effet, presque plus ses achats que par reconnaissances. Beaujon, Goossens et Cie sont alors capables de s'indemniser, indirectement, de leur expédition pour le Canada en 1758. Il n'est donc pas étonnant de trouver quatre ordonnances de paiement du 16 mars 1759, dont l'une accorde à Goossens la somme de 301.000 livres pour le fret de ses trois vaisseaux « pour le transport des bleds et ris chargés à Dunkerque pour le magasin de Canada à 350 livres le tonneau ». Les trois autres lui assurent le remboursement du prix de ces denrées se montant à 678.654 livres⁸. Durant tout ce temps Goossens agit en intermédiaire dans une affaire montée par son frère en Espagne, qui envoyait des vaisseaux espagnols au Canada. Et pour comble de cumul, il continue ses activités de fournisseur de la Marine sous le prête-nom « François Cohadon ». On

⁵ Archives nationales, Paris, V⁷ 360; Bibliothèque nationale, Paris, Mss. fr. 11334-35.

⁶ Il y en a évidemment beaucoup d'autres du même genre, notamment dans les registres de la correspondance du ministre, Archives nationales, colonies B 108, etc.

⁷ Archives du département de la Seine, DC⁶ 11, fol. 21^{vo}.

⁸ Archives nationales, colonies F^{1A}, vol. 42.

peut voir en Goossens le type même du gros brasseur d'affaires dont dépendait l'activité de la Marine française à cette époque ⁹.

Le ravitaillement de Québec en 1758 dépend donc d'une série de marchés entre l'État et quelques gros négociants. Les risques extraordinaires de la guerre, ajoutés aux risques ordinaires de la mer, avaient fait doubler les taux de fret et d'assurances maritimes et avaient déjà obligé la plupart des commerçants à abandonner la colonie à son sort. Tôt ou tard le gouvernement français devra l'abandonner à son tour, se trouvant incapable de supporter les dépenses croissantes des expéditions maritimes. La flotte britannique ne cesse pas de prendre les navires expédiés, y inclus les trois dont il est question dans les documents ci-joints. A l'automne 1759, la crise financière et le grossissement des dépenses de la Marine et des colonies mettent fin aux efforts sérieux du gouvernement à peu près au moment de la prise de Québec. Le 15 octobre, le paiement des lettres de changes tirées des colonies sur les trésoriers généraux en France est suspendu. Le 15 novembre, Beaujon, Goossens et Cie font faillite. Voyons maintenant quelques documents sur le début de l'expédition Goossens qui coûte si cher sans rien rendre ni à la France ni à la colonie.

DOCUMENTS

I. *Peirenc de Moras, ministre de la Marine, à Pierre-François Goossens, Versailles, 26 décembre 1757* ¹⁰.

La confiance, Monsieur, que j'ai dans votre zèle et dans celui de Monsieur Baujon [*sic*], pour le service du Roi m'a engagé à proposer à Sa Majesté de vous charger d'une expédition secrète dont la destination sera indiquée dans la suite. Il s'agit de faire embarquer à Dunkerque environ quatre cents tonneaux de bled du nord, et la même quantité de ris, à quoi l'on pourra ajouter huit à neuf cents barils de cochon frais. Vous ferez venir ces denrées de l'étranger, que vous ferez acheter par économie et pour le compte du Roi. Vous ferez acheter aux mêmes conditions trois ou quatre bâtiments que vous ferez agréer et équiper; sur les quels toutes ces denrées seront embarquées. Et comme il est essentiel de protéger leur navigation, je ferai passer incessamment à Dunkerque deux frégattes pour les escorter. Je vous recommande particulièrement d'user de toute la diligence possible pour cette opération qui est très intéressante. Vous aurez soin de m'informer toutes les semaines de ce que vos correspondants auront fait en conséquence des ordres que vous leur donnerez et j'aurai soin de pourvoir successivement aux remboursements de toutes les avances que vous ferez à cette occasion. Je recommande à Monsieur de Sorel et à Monsieur Bégon de faciliter l'arme-

⁹ Un autre exemple est celui de Pierre Babaud de la Chaussade, gros fournisseur de fers et d'ancre, expliqué dans un article de Paul BAMFORD, « Entrepreneurship in Seventeenth and Eighteenth-Century France: some General Conditions and a Case Study », *Explorations in Entrepreneurial History* (Harvard), vol. IX, no. 4, pp. 204-213.

¹⁰ Les quatre documents suivants se trouvent aux Archives nationales, Paris, sous la cote Marine C⁷ 123, dossier Goossens: ce sont des copies conformes.

ment des navires en tout ce qui pourra dépendre de leurs soins¹¹. Je suis, Monsieur, entièrement à vous.

(signé) de Moras

II. Colonies, soumission pour l'affrètement de trois vaisseaux nommés *Le Saint-Pierre*, *La Baleine* et *L'Annack* pour aller charger pour le compte du roi de Dunkerque à Québec.

Je, soussigné, Pierre-François Goossens, négociant à Paris, me sou mets et oblige de fréter au Roi les vaisseaux nommés *Le Saint-Pierre* du port de 350 tonneaux monté de dix canons du qualibre de quatre commandé par le sieur Warin; *La Baleine* du port de 350 tonneaux monté de dix canons de six, commandé par le sieur Guérin et *L'Annack* du port de 180 tonneaux monté de quatre canons de quatre, commandé par le sieur Pilliet.

Lesquels trois vaisseaux seront équipés à mes dépens, munis de vivres pour les équipages et des agrés, appareaux et rechanges nécessaires pendant la campagne.

Ils seront prêts à prendre charge à Dunkerque partant février prochain, ainsi que les passagers que Sa Majesté jugera à propos d'y faire embarquer, pour les transporter à Québec, où lesdits vaisseaux resteront à la disposition de Monsieur l'Intendant pendant l'espace de quatre mois, à compter du jour que les effets chargés pour le compte du Roi ainsi que les passagers seront débarqués. Lesquels passagers seront nouris par le Roi pendant la traversée sans que le sieur Goossens puisse prétendre pour ce délai aucune espèce d'indemnité attendu qu'elle est comprise dans le prix du fret passé lequel temps le sieur Goossens disposera de ses vaisseaux comme bon lui semblera.

Le port desdits navires sera constaté par le certificat des arrimeurs ou jaugeurs jurés de la ville de Dunkerque, et visés par Monsieur Bégon, Intendant audit port.

Si Sa Majesté juge à propos de faire faire dans les dits navires des soutes cambuses ou autres établissements ce sera à ses frais; et ils appartiendront dès lors aux navires sans que le sieur Goossens ni ses capitaines soient tenus d'en rendre aucun compte à Québec ni ailleurs. Les capitaines desdits navires signeront les connaissements et rolles des passagers qui leur seront donnés; et s'engageront de remettre le tout à Québec et d'en rapporter décharge des officiers du Roi, audit lieu; sauf les risques, périls et fortunes de la mer.

Il sera payé au sieur Goossens à Paris d'abord après le départ desdits navires *Le Saint-Pierre*, *La Baleine* et *L'Annack* par l'un des Trésoriers Généraux des Colonies pour le fret de chacun des tonneaux constatés par le certificat des arrimeurs et jaugeurs jurés de Dunkerque visé par Monsieur l'Intendant la somme de 350 livres sans avoir égard à l'emcombrement des

¹¹ « Par économie », c'est-à-dire directement et sans intermédiaire sur le marché de la même façon que tout autre marchand en gros et non pas aux enchères comme pour le Roi. Charles-Gilles-Léon Sorel de Melson fut alors commandant de la Marine à Dunkerque et Michel Bégon (1717-1795) y fut intendant de la Marine.

effets que Sa Majesté jugera à propos d'y faire embarquer. Les quatre deniers par livre attribués aux Invalides de la Marine seront retenus sur le montant du fret.

Et pour sureté de la présente soumission qui n'aura son effet et exécution qu'après avoir été vue et acceptée par Monseigneur de Moras, Ministre et Secrétaire d'État aiant le département de la Marine, j'ai obligé et oblige tous mes biens présents et à venir comme s'agissant des propres deniers et affaires de Sa Majesté. Fait à Paris le 8 janvier 1758, signé Goossens et en marge vû et accepté, signé de Moras.

III. *Peirenc de Moras à Messieurs Baujon et Goossens,
Versailles, 15 janvier 1758.*

J'approuve, Messieurs, les dispositions que vous avez fait tant pour l'achat des 400 tonneaux de bled du nord et de 300 à 500 tonneaux de ris que je vous ai chargé de faire passer en Canada, que pour l'achat et l'armement des trois vaisseaux sur lesquels vous vous proposez de placer le bled et d'un quatrième pour le transport du ris.

Quoique ces expéditions se fassent pour le compte du Roi, il convient qu'elles paraissent faites pour le vôtre, même vis-à-vis de vos correspondants.

C'est sur ce pied là que je marque à Monsieur Bégon, Intendant à Dunkerque, de donner aux Sieurs Pervilles, Salles et Compagnie toutes les facilités et tous les secours praticables pour rassembler les équipages nécessaires pour les quatre navires. Si je lui prescric en même temps de leur procurer, s'il est possible, mais sans affectation, les capitaines des navires expédiés l'année dernière à Dunkerque pour le Canada, ou à leur défaut d'autres capitaines pratiqués de la navigation de cette colonie.

J'approuve aussi la proposition que vous m'avez faite de donner ordre aux capitaines qui commanderont les quatre navires de passer, après qu'ils auront remis leurs chargements à Québec, aux isles de la Martinique ou de Saint-Domingue pour y prendre à fret des chargements de retour dans les ports de France pour le compte des particuliers. Il faudra pour cet effet que vous les adressiez à vos correspondants en ces isles et qu'avant le départ des navires de Dunkerque vous leur fassiez donner une quantité suffisante de vivres pour qu'ils ne soient pas obligés d'en acheter en Amérique.

Au surplus, je m'en rapporte à votre expérience et au zèle que je vous connais pour le service du Roi sur tous les soins et l'attention qu'exigent les opérations relatives à cette expédition dont vous savez toute l'importance. Je vous recommande surtout la plus grande diligence que les circonstances pourront promettre, signé de Moras.

IV. *Peirenc de Moras à Pierre-François Goossens,
Versailles, 25 mars 1758.*

J'ai reçu, Monsieur, votre lettre du 21 de ce mois par laquelle vous m'informez que les navires *Le Saint-Pierre*, capitaine Guérin, *La Baleine*,

capitaine Warin, et *L'Annack*, capitaine Pilliet, que vous avez acheté pour le compte du Roi sont actuellement à prendre leur chargement de bled et de ris pour Québec. Comme il est important de les faire partir aussitôt qu'ils seront prêts vous pouvez donner aux capitaines les instructions nécessaires pour leur destination. Vous les chargerez en conformité de ce dont nous sommes convenus de remettre leur cargaison à l'Intendant de Québec, de se rendre ensuite au Cap Français pour y prendre un chargement de denrées, pour tel port de France que les circonstances de leur navigation pourront le permettre. Il convient comme vous le proposez de les adresser au Sieur Mounier, votre correspondant à Québec et au Sieur Lorry au Cap, afin que ces négociants puissent leur procurer les secours dont ils auront besoin pour les dépenses de leur navire¹². J'écris à l'Intendant de Québec ainsi qu'au Commissaire ordonnateur au Cap au sujet de la destination de ces navires, et pour leur recommander les capitaines. Je joins ici mes lettres.

Les frégates *La Valeur* et *La Mignonne* escorteront ces navires jusqu'à Québec et de là jusqu'au Cap, ensuite en France si les gouverneurs et intendants de ces colonies que j'en préviens n'ont pas un besoin urgent de ces deux frégates pour le service. J'envoie les instructions en conséquence aux officiers qui les commandent.

Il ne conviendrait pas dans le moment présent de procurer l'exemption de 5512 livres qu'on a exigé des Sieurs Pervilles, Salles et Compagnie pour les droits de sortie d'une partie du ris qui a été chargé sur *L'Annack* afin de ne pas faire connaître l'objet de cet expédition, mais après le départ des navires j'expédierai un passeport pour l'exemption totale de cette partie de denrées et des autres, au moyen duquel on restituera les droits qu'on aura perçus et les soumissions qu'on a exigées. Je suis, Monsieur, entièrement à vous, signé de Moras¹³.

¹² « Le Sieur Mounier » était probablement François Mounier, négociant à Québec, à moins qu'il ne s'agisse de Jean-Mathieu Mounier qui était toujours à Québec jusqu'à l'été de cette même année.

¹³ L'expédition met à la voile le 23 avril 1758 et tombe entre les mains de l'ennemi dans la Manche trois jours plus tard. Elle était partie par la Manche et non pas vers le nord de l'Ecosse. Or les assureurs parisiens avaient signé trois polices d'assurances le 9 février 1758 aux seules conditions que les vaisseaux partiraient par le nord de l'Ecosse et qu'ils seraient accompagnés de deux frégates. Ces assureurs refusèrent donc de verser les 146.000 livres d'assurances, dont ils devaient 95%, et demandèrent les primes qui ne furent pas moins de 50%. L'affaire fut jugée en leur faveur en première instance (A.N., Z^{1A} 915, *Mémoire pour le Sieur Germain, Secrétaire du Roi, faisant tant pour lui que pour les autres Assureurs sur les effets chargés dans les Navires le Saint Pierre (etc.) contre le sieur Pierre-François Goossens, Banquier à Paris*, 18 pages imprimées).