

Par

Robert Lanteigne

Étudiant au certificat en histoire, Université du Québec à Montréal

Lors de l'étude des voyages d'un navire, le *Jean Joseph* de Saint-Malo, allant pêcher au Petit Nord, nous avons remarqué des renseignements écrits en marge d'un rôle de 1752 de ce navire qui indiquait des membres d'équipage tués par des «sauvages»[1]. Il devint intéressant de découvrir les raisons de ces tueries et de connaître le genre de relations qui existait entre les pêcheurs et les Inuits.

Un personnage important pour la connaissance de ces événements, Jean-Marie Antoine Thévenard, a dans ses jeunes années été témoin de ces périodes de troubles. Grâce à l'étude des écrits de celui-ci[2] et autres documents historiques, nous avons pu découvrir qu'il y eut des interprétations différentes par des biographes du XIX<sup>e</sup> siècle, ce en associant des événements autres que ceux vécus par Thévenard. Cela est devenu un mythe, faisant de Thévenard un héros prenant part à une expédition pour «détruire les établissements des Esquimaux»[3]. Ce mythe complique la compréhension des événements et fait ombrage aux renseignements disponibles à travers les écrits de Thévenard.

Avant d'étudier les événements, il convient de comprendre le monde de la pêche au Petit Nord, les tensions avec les Inuits de même que le contexte de production du récit de Thévenard. Ainsi il sera plus aisé de saisir son récit avec les renseignements provenant des rôles de navires des archives maritimes du port de Brest et les rapports de capitaines trouvés dans les archives départementales d'Ille-et-Vilaine.

Une des régions préférées des pêcheurs malouins est le Petit Nord. Cet endroit est situé dans l'extrémité nord de la péninsule de Terre-Neuve et au centre du littoral réservé à la pêche de la morue, communément appelé le French Shore. Les différents capitaines du *Jean Joseph* y choisirent à maintes reprises un havre situé près d'une grande île, Quirpon, ainsi nommée en souvenir du havre de Kerpont dans l'île de Brehat en Bretagne[4].

Une fois rendu au Petit Nord, il est de coutume de choisir son site de pêche selon le système du «premier arrivé, premier servi». Le 11 juin 1752, le lieutenant Fabien Le Goff du navire la *Françoise de Grâce* choisira le «Kerpon» avec le trente-cinquième «bultin» disponible au havre du Croc[5], site convenu par tous pour consigner les choix des havres disponibles. Le mois suivant, le *Jean Joseph* arrivera au Petit Nord et sera au Quirpon le 17 juillet[6]. Peu après, trois hommes du *Jean Joseph* ainsi qu'un pêcheur de la *Françoise de Grâce* y furent tués par les «sauvages»[7]. Il semble que de tels affrontements étaient relativement fréquents dans la région car trois ans plus tôt, trois pêcheurs du navire *Marie-Thérèse* avaient été tués au Petit Nord[8]. S'imaginer que ces incidents malheureux étaient seulement destinés aux pêcheurs français serait une erreur, car les Britanniques, plus au Nord, eurent aussi à les subir. En 1752, sur la côte du Labrador, une

délégation de missionnaires moraves accompagnant des marchands anglais tenta de fonder une mission[9]. On retrouva en 1753 les restes de ces malheureux, présumés tués par les Inuits[10]. Au cours de la même année, près de 300 Inuits attaquèrent le navire *Churchill*, propriété de la Compagnie de la Baie d'Hudson[11]. L'année suivante, au poste du golfe Richmond dans la baie d'Hudson, deux Inuits et un commis furent tués dans une échauffourée[12]. Les historiens savent par les écrits de Martel de Brouage et de Fornel, que les concessionnaires canadiens établis sur la côte nord du détroit de Belle-Isle eurent aussi des démêlés mortels avec les Inuits[13].

Quant aux altercations entre les pêcheurs malouins et les Inuits dans la région du Petit Nord, elles se trouvent rapportées dans une section des *Mémoires relatifs à la Marine* écrit par le vice-amiral Antoine Thévenard intitulée *Sur les Noms de Différens Lieux des Côtes de Terre-Neuve et de Labrador*. Ce texte, rédigé possiblement pendant une commission de l'Académie des sciences en 1771 alors qu'il était membre, ne sera publié qu'en 1800[14]. À l'origine, cette section du mémoire n'avait que pour but de contester la traduction de lieux utilisés par les Britanniques sur leurs nouvelles cartes alors que les Français revendiquaient l'antériorité des lieux fréquentés par les pêcheurs malouins et granvillais. Dans les années 1960, l'historien Charles de la Morandière citera plusieurs extraits du texte de Thévenard dans son *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale* lorsqu'il abordera le sujet de conflits avec les Inuits[15].

On peut comprendre, par le contenu des récits de Thévenard, tel que la recension des emplacements des bancs de Terre-Neuve et des contacts avec les Inuits, que les auteurs des ouvrages de référence aient attribué à Thévenard un rôle important pour des relevés hydrographiques et des expéditions armées contre les Inuits entre 1751 et 1755[16]. C'est ici que deux explications s'imposent pour clarifier ce mythe des expéditions armées, la première est de nature historique alors que la seconde est archéologique.

À cette époque, Antoine Jean-Marie Thévenard était un jeune lieutenant sur la *Comète* au Petit Nord de 1752 à 1754, un senau de 130 tonneaux avec 10 canons appartenant à la famille Pétel[17]. Le capitaine du navire, Antoine Thévenard père, déclara le lieu de « Kerpont » comme site de pêche lors de ses rapports de 1752 et 1753[18]. De plus, existe, à pareille époque, un autre navire portant le nom de *Comète*, ce qui semble contribuer au mythe (il est commun de retrouver différents types de navires provenant de différentes villes portant le même nom). Dans les années 1750, de la Galissonnière organisa des expéditions scientifiques pour effectuer des relevés astronomiques. Parmi les navires, on retrouve la *Comète*, cette fois une frégate du Roy de 30 canons, commandée par un certain Chézac qui alla à Lisbonne et à Madère en 1753 ainsi qu'à Aveiro sur les côtes du Portugal pour ne revenir à Brest qu'en février 1754[19]. On comprend que la vocation du senau *La Comète* de Saint-Malo, commandé par Thévenard père, durant cette même période, était la pêche de la morue au Petit Nord et non celle d'une expédition scientifique et encore moins d'une expédition de guerre. Thévenard ne le mentionne pas, mais l'abandon de quelques effets et d'embarcations par les Inuits n'est pas une preuve de destruction d'établissements inuits. Par ailleurs, les archéologues semblent plus enclins, grâce aux traces

d'outils de boucherie retrouvés sur des ossements, à voir les restes de quelques caches sur les côtes de Terre-Neuve et du Labrador comme celle d'une occupation européenne ou métisse[20].

Donc une coïncidence d'un même nom de navire serait à l'origine du mythe. Maintenant que valent les écrits de Thévenard ? Son document *Sur les Noms de Différens Lieux des Côtes de Terre-Neuve et de Labrador* comporte une introduction de douze pages puis vingt-quatre pages dont six portant sur les *Bancs au Sud et L'Est de L'Isle de Terre-Neuve*. Les extraits de Thévenard qui nous intéressent ne concernent qu'une trentaine de lignes réparties sur trois pages. Ce sont les expériences qu'il a vécues dans sa jeunesse. Tout le reste provient de références telles que Jacques Cartier, Marc Lescarbot ou d'autres auteurs. Les seuls indices pouvant aider à valider ses dires sont les noms de deux capitaines Tolin et Galiot, le nombre de tués, les années des événements et les noms de sites dans la région de Quirpon.

Afin d'y parvenir, il a fallu étendre la recherche aux navires présents dans le voisinage et comparer avec les événements qui se sont produits au «Querpon». Examinons ce que Thévenard a appris des autres capitaines:

*... C'est ici que la première rixe se passa entre les Malouins et les Esquimaux qui s'en sont vengés pendant 168 ans. La paix ne s'étant rétablie à la baie des châteaux qu'en 1756 par l'entremise des capitaines Tolin et Galiot, de Saint-Malo, j'en suis le témoin*[21].

Thevenard emploie ici le mot «Esquimaux» pour décrire les Inuits alors que les capitaines utilisèrent plutôt le mot «sauvages» dans tous leurs rapports que les écrivains du bureau des classes retranscrivirent sur les «rolles»[22] de navires. Pour le retour de cette paix avec les Inuits, il est vrai que Jean Baptiste Galiot, alors capitaine du navire le *Tavignon* en 1757, réussit à trouver « le moyen d'atirer à luy Lesdits Sauvages... »[23]. Il négocia une trêve après que les Inuits eurent volé les voiles de son navire qui servaient en saison de pêche à couvrir la morue salée et séchée[24]. On comprend sa motivation, car il connaît le caractère belliqueux des Inuits. En effet, trois membres de son équipage du navire la *Valeur* avaient été tués au Quirpon en 1753[25]. Ainsi en 1757, le capitaine Galiot déclare dans son rapport au bureau des classes «Querpon» comme le lieu d'arrivée de son navire[26]. De plus, il mentionna ce lieu comme faisant partie du trajet des « sauvages » allant à la chasse aux phoques et aux baleines[27]. Il avait compris les intentions commerciales des Inuits, car il effectua des échanges pour des barbes de baleines contre de vieilles hardes provenant de son équipage[28]. Avec ce dernier détail, on comprend que les Inuits, que Galiot estime être au nombre de trois cents avec femmes et enfants, ne peuvent être confondus avec les Béothuks[29]. On ne sait pas s'il récupéra ou non ses voiles, mais le récit laisse entendre que Galiot échangea autre chose d'une plus grande valeur, car en 1758, les autorités françaises durent «... défendre aux Malouins, Normands et autres Français qui pêchent dans le détroit de Belle-Isle de trafiquer des armes et des munitions avec les Esquimaux (de la

baie de Kessessakiou) ces derniers sont venus cette année attaquer à coups de fusils les Canadiens du poste de Saint-Modet...»[30]. Les échanges de biens avec Galiot furent conclus dans des festivités entre pêcheurs et Inuits ainsi qu'une promesse de « ... paix que lesdits Sauvages Luy ont jurée Sera Durable avec luy Comparans et tous les Sujets du Roy de France...»[31]. Rappelons qu'à la baie des châteaux, située sur la côte du Labrador, le commodore britannique Pallister réalisa une entente de paix avec les Inuits en 1765[32]. Le vice-amiral Thévenard précise sa propre expérience au Quirpon :

*[...] J'étais au Querpont lorsqu'en août 1753, ces anciens ennemis égorgèrent vingt hommes composant les équipages malouins de cinq bateaux capelanniers, qui s'étaient rassemblés sur la rive de l'ance de Cap d'Oignon, pour se fêter entr'eux à la fin de la pêche. J'y fus envoyé sur une des pataches armée de pierriers, d'espingoles, et vingt fusilliers, et n'y trouvai plus que les cadavres nuds et jetés dans la mer. L'année suivante, ces Sauvages tuèrent six hommes, équipage de deux bateaux qui pêchaient vers les îles du Sacre[33].*

Les années de tueries mentionnées par Thévenard fils, semblent être décalées d'une année, car selon les notes écrites en marge des rôles de navires de Saint-Malo, il y eut onze tués le 17 et 18 août 1752[34] et deux autres le 1<sup>er</sup> septembre 1753[35]. Afin de corroborer le total de 26 tués, il faut présumer que Thévenard a ajouté d'autres décès tels que la noyade dont la date de mortalité est proche de celle des tueries d'août 1752 et de septembre 1753[36]. De plus, aucun tué ne sera inscrit sur un rôle de navire de Saint-Malo en 1754[37]. Cette recension nous donne un total de 29 et non 26 morts comme Thévenard le prétend.

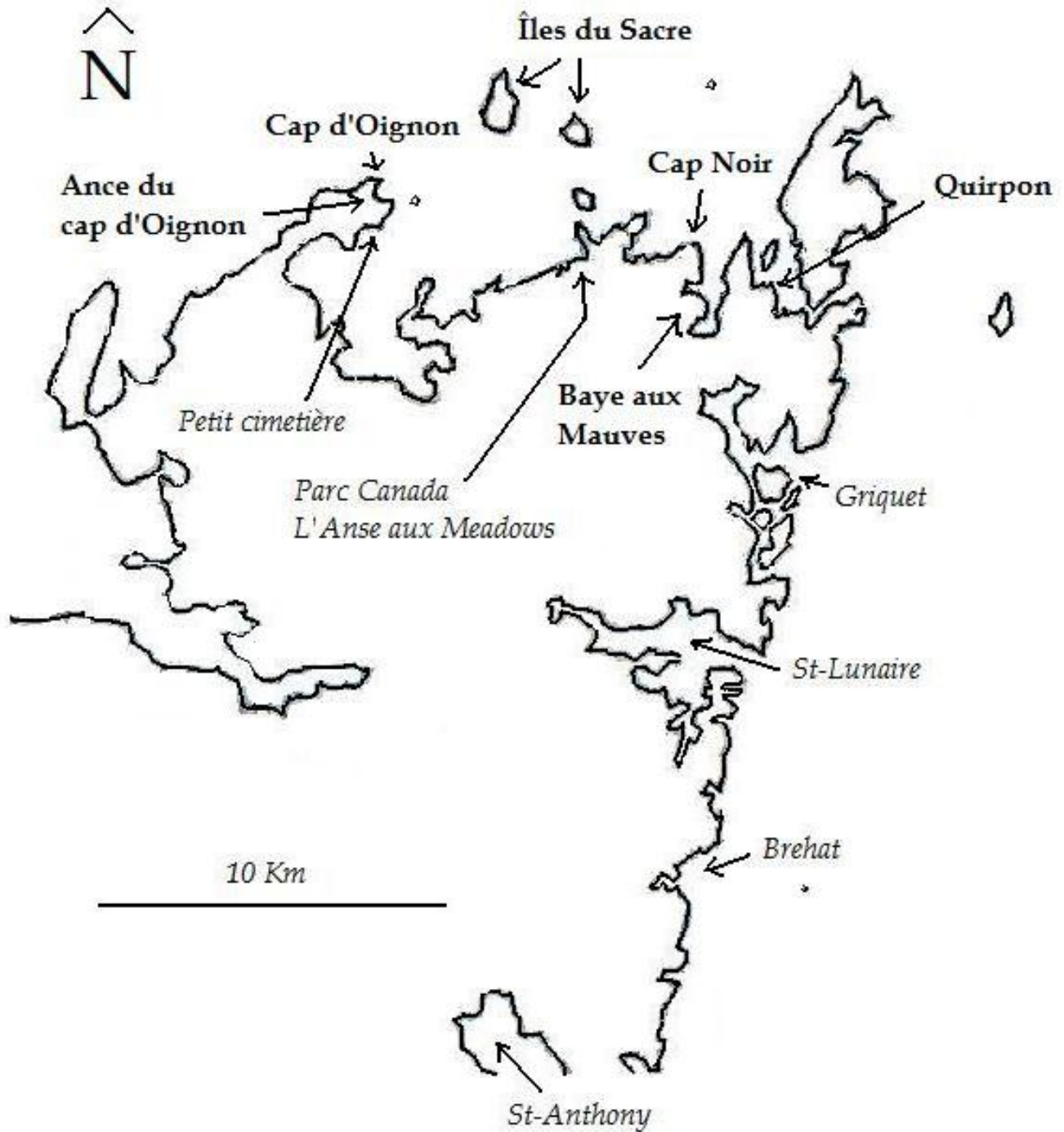
Parmi les tués du *Jean Joseph*, l'un d'eux était capelanier. Or, on sait que l'outil principal utilisé par les capelaniers, ou pêcheurs de capelan, est une seine[38], un objet souvent obtenu en prime lors de l'engagement[39], très convoité par les Inuits afin de capturer les phoques. Les autres capelaniers tués provenaient du *St-Esprit* et du *Phéliepeaux* dont les renseignements indiquent que les navires étaient dans les parages du Quirpon. Il faut rappeler le fait suivant : la baie du Sacre, au sud du cap d'Oignon, tout près de Quirpon, semblait constituer un endroit propice aux capelaniers pour tendre des filets en raison de la faible profondeur. De plus, ils travaillaient souvent dans la pénombre avec des installations d'éclairage fonctionnant à l'huile de morue, ce qui augmentait les risques d'une attaque-surprise. La perte de ces hommes provoqua un manque de boette et cela termina possiblement la saison de pêche[40]. Un autre objet de convoitise pour les Inuits, dont le rapport de Galiot vient corroborer le passage « des cadavres nuds » décrit par Thévenard, ce sont les hardes.

Selon des plans que l'on attribue au capitaine Letourneur, le havre du cap D'Oignon est un site pouvant recevoir vingt bateaux avec 1800 toises de galets préparés pour le séchage de la morue[41]. Aujourd'hui on peut retrouver un discret petit cimetière situé à Ship Cove avec 27 croix

anonymes, sur le bord du rivage de la baie du Sacre et à quelques pas de l'anse du cap d'Oignon[42] (voir Figure 1). On ne connaît pas l'origine de ce cimetière mais la coïncidence est intéressante. Ni la French Shore Historical Society, ni l'Université Memorial de Terre-Neuve-Labrador n'ont pu dire à qui appartenaient les sépultures[43].

**Figure 1. Carte de la région du Cap d'Oignon et de Quirpon jusqu'à St-Anthony.**

**En caractère gras, les lieux cités par Thévenard**



(Dessin Robert Lanteigne)



Toujours en lien avec cet emplacement, Thévenard poursuit son récit et explique son intervention armée:

*Les navires malouins qui tenaient deux pataches armées veillant sur ce passage, étaient dans ce même moment à demi-lieue de distance. Je commandais l'une d'elles en course, à voiles et rames, faisant six nœuds de chemin sur ces massacreurs qui fuyaient avec une vitesse qui égalait la mienne; ils abordèrent au rivage de l'ance du cap d'Oignon, y abandonnèrent leurs canots et s'enfuirent au travers du bois sur les montagnes. Je saisis six de ces canots en faisant feu vers l'entrée du bois, mais sans espérer de pouvoir les poursuivre avec succès[44].*

Champlain a déjà raconté en 1632 que l'emploi de pataches[45] était une solution contre les attaques des Inuits[46]. Le baron de la Hontan précisa «... que les Malouins, qui font la Pêche des Morues au petit Nord, & les Espagnols à Portochoua sont obligez d'armer des Barques longues pour courir la Côte & les poursuivre...»[47]. Ce passage de la poursuite en pataches aura peut-être contribué au mythe. La fuite des Inuits vers le rivage du Cap d'Oignon est tout de même possible malgré la présence d'un site de séchage, car la baie du Sacre offre en effet de multiples endroits pour rejoindre les «montagnes» qui sont en fait des collines avec des boisés.

Il se peut que Thévenard, comme membre de l'Académie des sciences, ait puisé ça et là des informations, afin que Sa Majesté ait une image assez précise de ce qui se passait au Petit Nord. Un exemple est celui de la description des vêtements inuits faite par Thévenard :

*Ces embarcations contenaient leurs bagages, consistant en carquois, flèches et harpons pour pêcher : en casaques de peaux d'oiseaux nommés moyaques, dont les plumes étaient en dehors, en chemises ou tuniques à manches faites de vessies d'oiseaux ou de poissons dont les lanières qui composaient ce vêtement ; étaient très artistiquement assemblées et finement cousues avec des nerfs aussi déliés qu'un fil. La forme des casaques était absolument telle que l'espèce de capuchons ou cabans dont se servent les marins provençaux[48].*

Cette description de vêtements correspond à celle faite par la mère Duplessis de Sainte-Hélène, une hospitalière de l'Hôtel-Dieu de Québec parlant du talent des Inuites et qui «... font de petites tuniques de peaux d'oiseaux, la plume en dedans, qui les échauffe ...»[49]. On le constate, Thévenard choisit de se référer à d'autres auteurs pour mieux appuyer son récit, mais sa contribution d'expérience personnelle se termine ici.

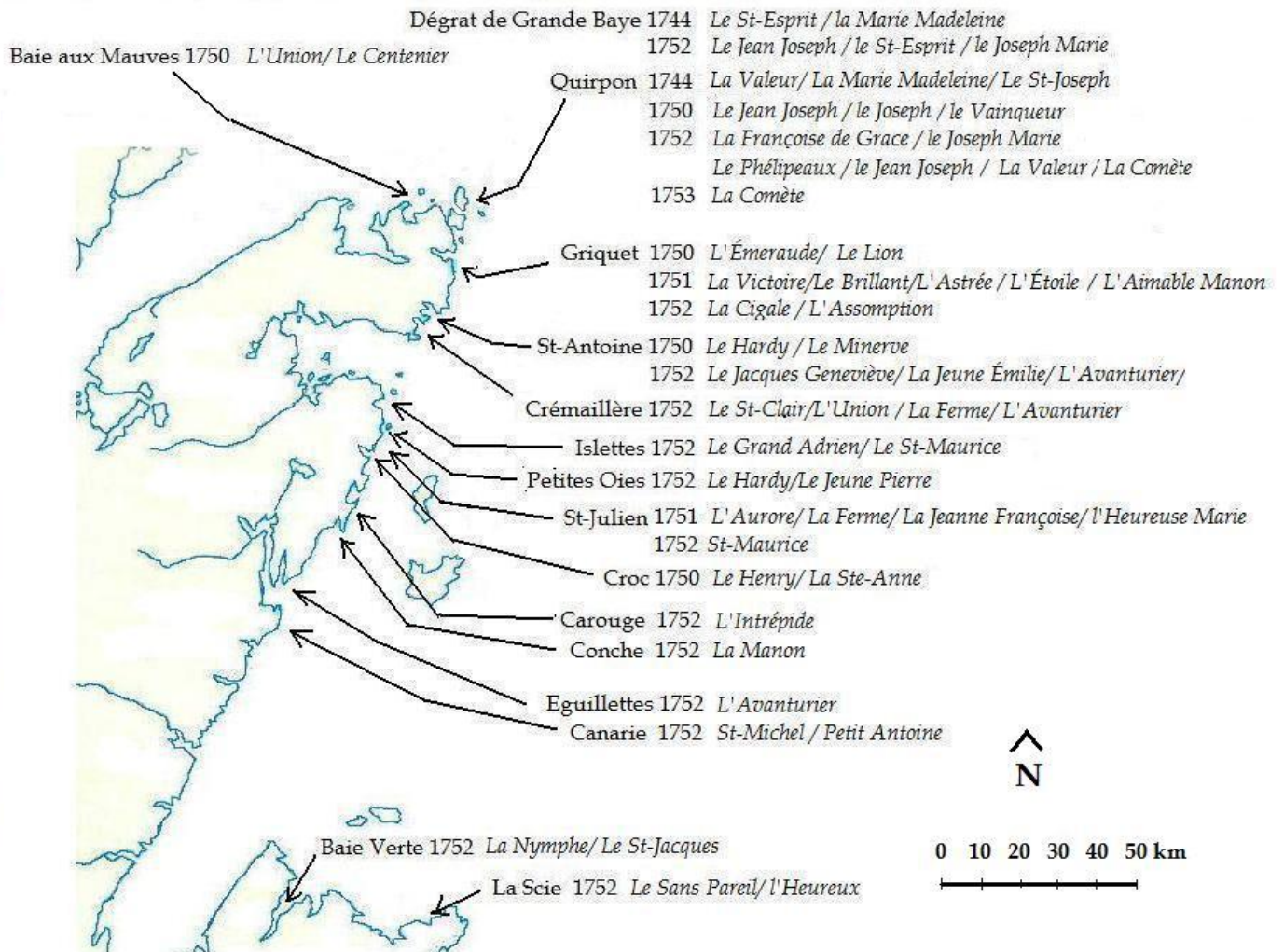
Après la guerre de Sept Ans, le capitaine Galiot est devenu un habitué des Inuits, car il se fit à nouveau voler ses voiles et reprit le commerce et les festivités traditionnels avec eux[50]. Selon le gouverneur Palliser, ce type de commerce est contraire aux termes du traité d'Utrecht et engendrera des conflits entre les Inuits et les équipages de frégates anglaises[51]. En 1765, les diplomates anglais excédés par cette situation demandèrent aux Français que Galiot cesse tout trafic avec les Inuits[52]. C'est un peu grâce à ce capitaine malouin, si en 1764, le missionnaire marovien Haven put bénéficier de la cordialité des Inuits et établir à son tour de bonnes relations avec eux[53]. En effet, les Inuits connaissaient quelques mots français assez révélateurs tels que « Tous camarades, oui, hee! »[54].

\*\*\*\*\*

La conclusion est que le site Quirpon fût un carrefour important pour les équipages européens, mais également pour les Inuits. Cette série de conflits entre pêcheurs et Inuits, pendant les années d'opérations du *Jean Joseph*, a coïncidé avec l'apogée de la présence de pêcheurs malouins au Petit-Nord avec plus de 4000 hommes par an de 1750 à 1754[55]. Malgré ces conflits, les capitaines furent motivés à choisir Quirpon comme lieu de pêche en vertu des quantités de morues disponibles. Par exemple, la pêche de l'année 1752 «... a été si abondante qu'il a fallu en laisser à terre une partie...»[56]. Ainsi ce nombre de morts, qui ne nous semblait pas très important, l'était suffisamment pour engendrer une grande frayeur auprès des familles lors du départ des équipages pour Quirpon appelée «Isle des Démons»[57]. Les navires étaient armés pour dissuader les Inuits et non dans le but de leur faire la guerre. Ces bâtiments, ancrés dans les petites baies et dépourvus de voiles et de gréements durant la saison de pêche, ne pouvaient partir rapidement afin de pourchasser les Inuits. La vraie protection incomrait aux pataches armées, possiblement de longues chaloupes avec vingt rameurs[58], qui circulaient entre les sites de pêche. Mais cela n'impressionnait aucunement les Inuits. L'attrait de ceux-ci pour les biens européens comme les armes reste manifeste et le moyen d'y parvenir, c'était par l'échange des voiles de navires volées partout sur la côte.

**Figure 2. Carte du Petit Nord montrant les lieux mentionnés par les capitaines de navires malouins entre 1744 et 1753[59]**





(Dessin Robert Lanteigne)

Malgré le grand nombre de pêcheurs installé sur les divers sites (voir Figure 2), les victimes étaient les capelaniers et les maîtres de bateaux, travaillant souvent en retrait du groupe principal et dont certains biens personnels, tels que les seines et les voiles, furent l'objet même de ces disputes.

Il existe des témoins silencieux que l'on identifierait comme tels et ce sont les huit aumôniers accompagnant les équipages de navires malouins au Petit Nord entre 1749 et 1754[60]. Pour l'instant aucun manuscrit issu de leur main pouvant témoigner des relations avec les Inuits n'a été retrouvé. Il aurait été intéressant d'apprendre comment l'un d'eux, le père cordelier Mallad ou Mallard de Toulon, a vécu cette période comme aumônier sur le navire *St-Michel* en 1752 et sur le navire *Saint-Esprit* dont l'équipage compta deux tués par les Inuits au Quirpon en 1753[61].

La valeur historique attribuée à la section *Sur les Noms de Différens Lieux des Côtes de Terre-Neuve et de Labrador* doit être revue avec grand intérêt. Les nouveaux faits révélés dans plusieurs documents provenant du système des classes de la marine corroborent les contributions historiques de Thévenard et rétablissent les faits entourant le mythe dont Thévenard est, malgré lui, le héros.

[1] BAC, Archives maritimes, Port de Brest, MG6, C4, Série 1P, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1752, bobine F-2075.

[2] Disponible à la Grande Bibliothèque (BANQ), Antoine Thévenard, *Sur les noms de différens lieux des côtes de Terre-Neuve et de Labrador*, de *Mémoires relatifs à la Marine*, Tome III, Article VIII, sans lieu, sans date,

[3] BNF, Biographie universelle ancienne et moderne : histoire par ordre alphabétique de la vie publique et privée de tous les hommes..., publ. sous la dir. de M. Michaud, éditeurs A. Thoisnier Desplaces, Michaud, F.A. Brockhaus, Mme C. Desplaces, Paris, 1843-18..., <<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb37291381f>>, p. 320.

[4] Quelquefois écrit avec Kpont, Kerpont, Querpont ou Carpunt. Antoine Thévenard, *Sur les noms de différens lieux des côtes de Terre-Neuve et de Labrador*, de *Mémoires relatifs à la Marine*, p. 165.

[5] BAC, Archives maritimes, Port de Brest, MG6, C4, Série 1P, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1752, bobine F-2075.

[6] AD D'Ille-et-Vilaine, 9B 505, Enregistrement des rapports des capitaines du commerce et corsaires, capitaine Jean-Baptiste AVICE, 17 novembre 1752.

[7] BAC, Archives maritimes, Port de Brest, MG6, C4, Série 1P, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1752, bobine F-2075.

[8] BAC, Archives maritimes, Port de Brest, MG6, C4, Série 1P, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1747-1749, bobine F-2072.

[9] Alan Cooke et Clive Holland, *The Exploration of Northern Canada: 500 to 1920 : A Chronology*, Toronto, Arctic History Press, 1978, p. 69.

[10] *Ibid.*, p. 71.

[11] *Ibid.*, p. 69-70.

[12] *Ibid.*, p. 67.

[13] F. Trudel, « Les relations entre les Français et les Inuit au Labrador méridional, 1660-1760 », *Études/Inuit/Studies*, Vol. 4, no 1-2, 1980, p. 142.

[14] BNF, Alfred Doneaud Du Plan, *Histoire de l'Académie de marine*, Paris, Berger-Levrault, 1878-1882, < <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30347933v>>, p. 20.

[15] Charles de la Morandière, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, Paris, G.P. Maisonneuve et Larose, 1962-1966, vol. 1, p. 19.

[16] BNF, *Biographie Universelle ancienne et moderne; histoire par ordre alphabétique de la vie publique et privée de tous les hommes ...*, sous la dir. de M. Michaud, Paris, 1843-18.., Vol. 41, p. 320, vue 325/722, <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb37291381f>. Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Éditions Maritimes et d'Outre-Mer, 1982, p. 319. Gilles Fouquieron, *Saint-Malo 2000 ans d'Histoire*, Saint-Malo, chez l'auteur, p. 1494.

[17] Il faut mentionner qu'en 1751, les Thévenard navigants sur la *Comète* allèrent pêcher au Cap Breton. BAC, Archives maritimes, Port de Brest, MG6, C4, Série 1P, Rôles d'équipage de Saint-

Malo, 1751, bobine F-2074.AD D'Ille-et-Vilaine, 9B 505, Enregistrement des rapports des capitaines du commerce et corsaires, capitaine Antoine THEVENARD, 27 janvier 1752,

[18]AD D'Ille-et-Vilaine, 9B 505, Enregistrement des rapports des capitaines du commerce et corsaires, capitaine Antoine THÉVENARD, 16 octobre 1752 et 19 octobre 1753.

[19]BNF, Alfred Doneaud Du Plan, *Histoire de l'Académie de marine*, Paris, Berger-Levrault, 1878-1882, < <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30347933v>>, p. 38.

[20] Cette information change la perception provenant du mythe de « détruire les établissements des Esquimaux », voir Nathalie Gaudreau, *Stratégies de subsistances et identité culturelle des occupants de Seal Islands (FAAW-5) au Labrador Méridional entre 1760-1820*, Mémoire présenté pour l'obtention d'une maîtrise en archéologie, Université Laval, 2011, p. 252.

[21]Antoine Thévenard, *Sur les noms de différens lieux des côtes de Terre-Neuve et de Labrador*, p. 167.

[22]«Rolle» ou rôle de navire est un titre de navigation avec une multitude d'informations lors de l'armement et le désarmement du navire, l'équipage et leur qualification, les salaires, l'armateur, les décès, etc. Voir Jean Merrien, *Dictionnaire de la mer, Le langage des marins, La pratique de la voile*, Édition Robert Lafond, Paris, 1958, p. 536,

[23]AD D'Ille-et-Vilaine, 9B 507, Enregistrement des rapports des capitaines du commerce et

corsaires, capitaine GALLIOT, 21 novembre 1757.

[24] *Ibid.*

[25] BAC, Archives maritimes, Port de Brest, MG6, C4, Série 1P, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1753, bobine F-2076. Archives départementales D'Ille- et- Vilaine, 9B 505, Enregistrement des rapports des capitaines du commerce et corsaires, capitaine Jean-Baptiste GALLIOT, navire La Valeur, 1753.

[26] AD D'Ille-et-Vilaine, 9B 507, Enregistrement des rapports des capitaines du commerce et corsaires, capitaine GALLIOT, 21 novembre 1757.

[27] *Ibid.*

[28] *Ibid.*

[29] Les autres autochtones sont les Montagnais et les Micmacs et sont les alliés des Français. Les autochtones de Terre-neuve, les Béothuks furent aussi en conflit avec les pêcheurs au Petit Nord, Ingeborg Marshall, *A History and Ethnography of the Beothuk*, Montréal, McGill-Queen's



University Press, 1996, p. 40.

[30] BAC, [Mémoire pour montrer la nécessité de défendre aux Malouins, Normands ...], Série C11A. Correspondance générale; Canada, 1758, Centre des archives d'outre-mer (France) vol. 103, <[http://collectionscanada.gc.ca/ourl/res.php?url\\_ver=Z39.88-2004&url\\_tim=2013-04-25T00%3A04%3A55Z&url\\_ctx\\_fmt=info%3Aofi%2Ffmt%3Akev%3Amtx%3Actx&rft\\_dat=3073270&rft\\_id=info%3Asid%2Fcollectionscanada.gc.ca%3Apam&lang=fra](http://collectionscanada.gc.ca/ourl/res.php?url_ver=Z39.88-2004&url_tim=2013-04-25T00%3A04%3A55Z&url_ctx_fmt=info%3Aofi%2Ffmt%3Akev%3Amtx%3Actx&rft_dat=3073270&rft_id=info%3Asid%2Fcollectionscanada.gc.ca%3Apam&lang=fra)>

[31] AD D'Ille-et-Vilaine, 9B 507, Enregistrement des rapports des capitaines du commerce et corsaires, capitaine GALLIOT, 21 novembre 1757.

[32] W.G. Gosling, *Labrador: Its Discovery, Exploration and Development*, The Musson Book Company limited, Toronto, sans date, p. 173-174.

[33] Antoine Thévenard, *Sur les noms de différens lieux des côtes de Terre-Neuve et de Labrador*, p. 167- 168.

[34] Il y eu quatre tués provenant du navire *Joseph Marie* le 17 août et septuésle 18 août 1752( trois provenant du navire la *Valeur*, trois du *Jean Joseph* et un de la *Françoise de Grâce*), BAC, Archives maritimes, Port de Brest, MG6, C4, Série 1P, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1752, bobine F-2075.

[35] Les deux tués provenaient du navire *Saint-Esprit*, BAC, Archives maritimes, Port de Brest, MG6, C4, Série 1P, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1753, bobine F-2076.

[36] Les morts sont : un pêcheur du *Joseph* le 15 août, un autre provenant du *Jacques Geneviève* le 16 août, cinq le 17 août (un de la *Nymphe* et quatre du *Saint-Esprit*) et trois du *Phéliepeaux* le 18 août 1752. Ensuite, six morts le 30 et 31 août 1753 (*l'Assomption*, la *Jeune Émilie* et la *Médée*) et un autre provenant de *l'Aimable Marie* le 2 septembre. BAC, Archives maritimes, Port de Brest, MG6, C4, Série 1P, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1752 et 1753, bobine F-2075 et 2076.

[37] Sur les 43 rôles examinés ayant pour destination le Petit Nord.

[38] Seine ou senne, long filet tournant, flottant droit pour capturer le petit poisson ou boette, Jean Merrien, *Dictionnaire de la mer, Le langage des marins, La pratique de la voile*, Édition Robert Lafond, Paris, 1958, p. 90, 554-555.

[39] Charles de la Morandière, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, Paris, G.P. Maisonneuve et Larose, 1962-1966, vol. 1, p. 128.

[40] *Ibid.*, p. 203.

[41]BNF, 43 plans de baies de la cote Est de Terre-Neuve, numérotés 15-57, < <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb421605445>>.

[42]Visitesur les lieux en juillet 2012. Nom de Ship Cove voir Pêche et Océans Canada, Terre-Neuve et Labrador, *Détroit de Belle Isle*, Service Hydrographique du Canada, [1 :150 000], feuille 4020, 2002.

[43]Rencontre avec Joan Simmonds de la FSHS au French Shore Interpretation Centre à Conche, Terre-Neuve et Labrador, le 2 juillet 2012. Peter Pope, *Recherche un livre de référence sur les aumoniers au Petit Nord* (23 janvier 2013), courriel à Robert Lanteigne.

[44]Antoine Thevenard, *Sur les noms de différens lieux des côtes de Terre-Neuve et de Labrador*, p. 168-169.

[45]Embarcation de service, Jean Merrien, *Dictionnaire de la mer, Le langage des marins, La pratique de la voile*, Édition Robert Lafond, Paris, 1958, p. 470. Navire de guerre peu redoutable, petit bâtiment, souvent en mauvais état, Pol Corvez, *Le nouveau dictionnaire des mots nés de la mer, Les termes issus du langage maritime*, éditions Glénat, augmentée, 2010, Grenoble, Éditions Chasse-Marée, 2007, Douarnenez, p.501,

[46]C.A Martijn, « La présence inuit sur la Côte-Nord du Golfe St-Laurent à l'époque historique »,

*Études/Inuit/Studies*, Vol. 4, no 1-2, 1980, p. 108.

[47] Louis Armand de Lom d'Arce ou baron La Hontan, *Mémoires de l'Amérique septentrionale*, édition préparée par Réal Ouellet, Montréal, Lux Éditeur, 2013, p. 41.

[48] Antoine Thevenard, *Sur les noms de différens lieux des côtes de Terre-Neuve et de Labrador*, p. 169.

[49] N. Clermont, « Les inuit du Labrador méridional avant Cartwright », *Études/Inuit/Studies*, Vol. 4, no 1-2, 1980, p. 159.

[50] Charles de la Morandière, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, Paris, G.P. Maisonneuve et Larose, 1962-1966, vol. 1, p. 21.

[51] D.W. Prowse, *A History of Newfoundland*, préface de Leslie Harris, Boulder Publications, Macmillan and co, Canada, London, 2007, 2002, 1895, p. 322,324.

[52] BAC, 1765; Bretel, député de Granville; Plaintes des pêcheurs sur les vexations qu'ils ont éprouvés; Questions des limites de la pêche; Pêche exclusive (Français);Pêche concurrente

(Anglais), Série C11F. Correspondance générale; Terre-Neuve et les pêcheries, 12 mai 1765, Londres,

[http://collectionscanada.gc.ca/ourl/res.php?url\\_ver=Z39.88-2004&url\\_tim=2013-04-27T00%3A33%3A49Z&url\\_ctx\\_fmt=info%3Aofi%2Ffmt%3Akev%3Amtx%3Actx&rft\\_dat=3114636&rft\\_id=info%3Asid%2Fcollectionscanada.gc.ca%3Apam&lang=frabretel](http://collectionscanada.gc.ca/ourl/res.php?url_ver=Z39.88-2004&url_tim=2013-04-27T00%3A33%3A49Z&url_ctx_fmt=info%3Aofi%2Ffmt%3Akev%3Amtx%3Actx&rft_dat=3114636&rft_id=info%3Asid%2Fcollectionscanada.gc.ca%3Apam&lang=frabretel) 1765.

[53] W.G. Gosling, *Labrador: Its Discovery, Exploration and Development*, The Musson Book Company limited, Toronto, sans date, p. 257.

[54] *Ibid.*, p. 261.

[55] Jean-François Brière, *La pêche française en Amérique du Nord au XVIIIe siècle*, Cap St-Ignace, Éditions Fides, 1990, p. 166.

[56] C'est ce que Mignot de Montigny, trésorier de France, a remarqué à propos des navires allant et revenant de Terre-Neuve, lors de son passage à Saint-Malo. BNF, Etienne Mignot de Montigny, *Le Voyage de Mignot de Montigny en Bretagne en 1752* dans *Les Voyageurs en Bretagne. Le Voyage de Mignot de Montigny en Bretagne, en 1752*, Henri Bourde de la Rogerie, Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne, p. 300. vue 84/88, <<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb32450637c>>.

[57] James R Osgood and Company, *The Maritimes Provinces: A Handbook for Travellers*, préface

de M. F. Sweetser, Boston, University Press, 1884, 1883, 1875, p. 220.

[58] François Beaudoin, *Bateaux des côtes de France*, collaboration de Nicolas Lambert, Éditions Glénat, Grenoble, 1990, p. 275.

[59] BAC, Archives maritimes, Port de Brest, MG6, C4, Série 1P, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1744- 46, bobine F-2071. BAC, Archives maritimes, Port de Brest, MG6, C4, Série 1P, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1750 à 1753, bobine F-2073 à 2076. AD D'Ille- et- Vilaine, 9B 504, Enregistrement des rapports des capitaines du commerce et corsaires, capitaine Alexis GIRARD, 12 novembre 1750. AD D'Ille- et- Vilaine, 9B 505, Enregistrement des rapports des capitaines du commerce et corsaires, capitaine Antoine THÉVENARD, 16 octobre 1752 et 19 octobre 1753. AD D'Ille- et- Vilaine, 9B 505, Enregistrement des rapports des capitaines du commerce et corsaires, capitaine Pierre ROUAULT, 16 février 1753.

[60] En 1749, sur le *Maréchal de Saxe*, Guillaume Jacques François le Breton. En 1750, sur le *Hardy*, Joseph Michel de Marseille. En 1751, sur l'*Union*, Henry le Breton de Saint- Suliac et sur l'*Émeraude*, Guillaume François le Breton. En 1752, sur le *Saint-Michel*, Louis Mallard de Toulon et sur la *Duchesse de Rochefoucault*, François Cousin de Saint-Julien. En 1753, sur l'*Assomption*, Louis Pierre François Feurie, sur le *Saint-Esprit*, Louis Mallad de Toulon et sur le *Saint-Laurent*, Julien le Breton. En 1754, sur le *Viarme*, René André du Lorand de Rouen. BAC, Archives maritimes, Port de Brest, MG6, C4, Série 1P, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1747 à 1754, bobine F-2072 à 2077.

[61] BAC, Archives maritimes, Port de Brest, MG6, C4, Série 1P, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1752, bobine F-2075. BAC, Archives maritimes, Port de Brest, MG6, C4, Série 1P, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1753, bobine F-2076.



