

5326

Gaumond, Michel

s. d. MM Documentation sur le vaisseau de l'éléphant et son naufrage (CgEq-a)

14326

GAUMOND, MICHEL - S.D. MM

DOCUMENTATION SUR LE VAISSEAU DE L'ÉLÉPHANT ET SON NAUFRAGE (CgEq-a).

- RECH. ARCH.

5326

040219

Dir. Patrimoine et muséologie - Centre de doc. en archéologie

401B

Archives Provinciales boîte F 49-F 64 #4

Microfilms C" A Vol 51-1729

#F-51

page 476

Procès verbal de la perte du Vaisseau du Roy l'E-
LEPHANT.

Le 1er septembre 1729, le vaisseau du Roy commandé par M. le Comte de Vaudreuil, lieutenant de Vaisseau, estant mouillé dans la Baiye S. Paul à 16 lieues de Québec, sur les 8 heures du soir Chaviteau premier pilote du vaisseau, pilote costier de la Rivière, ayant demandé au dit S. de Vaudreuil de lever et d'apareiller estant mouillé par 18 brasses d'eau, dans un très mauvais fond de rocher en risque de couper le câble et nous jeter dans le gouffre et les vents estant de la part du Nord-est *petit* frais que du quent on avec environ un heure de Marée de flot, beau clair de lune, le dit sieur de Vaudreuil, fit appareiller avec la Misaine et les deux huniers, les vents aiant fraichis à faire environ 2 lieues par heure avec le flot, le pilote fit gouverner sur les caps pour s'en approcher à demi lieue, et la distance fut jugée telle par tous les pilotes, lorsque sur les onze heure du soir on apercu un

feu que l'on crût estre à terre: ce qui determina a gouverner plus au large. Peu de temps après nous tombâmes dans un remous extraordinaire de marée qui fit abatre le navire et sur le minuit M. Vaudreuil tous Mrs les officiers de vaisseau, gardes de la Marine et equipage etant sur le pont, le vaisseau toucha et donna trois secousses, l'on sonda et il ne se trouva que trois brasses d'eau, le gouvernail ayant toujours son feu, toutes les voiles furent serrées, vergues et mats d'hune amenée, les courants etoient si violents qu'ils remplirent le canot qui était amarré le long du bord, de sorte que nous eumes toutes les peines du monde à le sauver. Une amere à touer fut embarquee dans la chaloupe pour la porter derriere, mais l'on en fût empeché par le courant et on ne put la mouiller que par le travers du vaisseau, le Batiment pendant deux heures ne fit pas une goutte d'eau mais la mer venant à perdre il se coucha sur tribord et se rompit par son propre poids, les Membres etant presque pourris et faisait une si grande quantité d'eau que les pompes ne pouvoient franchir. Sur les 6 heures du Marin, M. de la Richardière étant venu à bord M. de Vaudreuil s'embarqua avec luy dans son canot pour faire le tour du vaisseau a marée basse. Les écarts ou franc bord étaient toutes largues et le vaisseau si couché

que le dit Sieur de Vaudreuil aiant assemblé tous les officiers il fut resolu unanimement avec le capitaine du port de couper les mâts pour empecher le vaisseau de perir entièrement et sauver la cargaison ce qui fut executé le 2ième a 6 heures du Matin et M. de Cavagnial Major des troupes de Québec fut depeché pour demander à Mr le Marquis de Beauharnois et du Tilly les secours necessaires d'hommes et de batiments pour sauver les effets du Roy et de la colonie, lesquels furent envoyés si à propos et avec tant de diligence que dès le 3ième au matin l'on commença a le decharger ce qui a esté continué par les officiers du vaisseau, ceux de la colonies et Gardes de la Marine jusqu'au 11 de ce mois avec des peines et des risques infinis. Une chaloupe s'y est perdue et la Goelette du Capitaine du Port dans laquelle le Sr. de Vaudreuil étoit embarqué s'est échouée. Il n'y a eu qu'un charpentier de Québec (Frénouveau) de tué et noyé dans cette funeste aventure, le 20ième au soir tous les batiments du pays qui avoient esté envoyés a bord du Vaisseau du Roy receurent un coup de vent du Nord Ouest sy furieux qu'ils furent tous dispersés et en danger de perir et ne restant plus a bord que quelques canons et futailles a eau, deux ameres sur la batture et quelques balots qu'il avoit esté impossible de

tirer, les officiers et équipage se sont rendus à Québec.

Il n'a pas été possible non plus de sauver les poudres n'y le pain qui ont été mouillés dès la lère marée, le Navire estant jugé impossible de se relever de son echouement et entierement perdu pour le Roy, on a fait plusieurs ouvertures tant sur les ponts qu'à côté de bord pour faciliter le débarquement de tous les effets. On a trouvé les membres de fond presque pourris, ses courbes cassées et plusieurs baux, les écarts de la quille largués et le vaisseau entierement renversé sur un bord jusqu'au premier pont. C'est l'etat où on a laissé et abandonné le dit vaisseau.

Nous, lieutenant de Vaisseau du Roy commandant l'Éléphant, officiers servant dans le dit vaisseau, écrivain du Roy Maître pilote et Maître Charpentier, certifions le contenu du présent procès verbal véritable.

A Québec le 12 septembre 1729.

p. 479

Vente d'une partie des agrès et Munitions sauvés
du naufrage de la flûte du Roy l'Eléphant. - 1729 -

Estat des agrès aparaux, vivres et munitions vendus
à divers particuliers de cette ville et consommés dans les
magazins du Roy et qui font partie de ceux sauvés l'année
derniere 1729 du naufrage de la flûte l'Eléphant, ainsi
qu'il ensuit

Premièrement

Agrès, aparaux, vivres et munitions vendus à divers
particuliers de cette colonie.

Cordage neuf.

1 pièce de cordage de 2 pouces.

2 pages de cordages.

p. 480

fers

- 1 ancre de Chouée pesant 790 livres à 40 # le gal. - 316 livres.
- 4 essieurs de gouvernail pesand 230 Livres.
- 1 etoc.

Cuiivre

Une plaque de cuiivre 33 Livres.

Flomb

Flomb en plaque 152 à 4# le quintal.

Poullies

- 2 poullies doubles a rouet.
- 5 poullies à rouet.
- 1/2 page de poullies diverse.

Voile

- 1 hunier.
- 1 mizaine.
- 1 perroquet.
- 87 aunes de toile a voile.
- 1 vieille tente.
- 1 foureau a voile.

Suif

- 353 livres de suif à 25 # le quintal.
- 50 livres de chandelle.

Vivres

Vin de Bordeaux: 21 barriques.

1 Barrique vitrée

Eau de vie 122 Veltes 3/4.

Lard salé 465 L.

Pois 136 Livres.

Fèves 361 Livres.

Fayots 343 Livres.

Fromage 88 livres.

Huile d'olive 183 livres.

page 481

Agrès etc.. consommés dans les magasins pour le service du Roy.

- Cordage neuf.
- Poulies.
- Toile à voile.
- Suif.
- Vivres.

Le 19 octobre 1730 - Hocquart.

page 483

état des dépenses pour le sauvetage des effets du Roy.

page 484

état des effets envoyés par le Héros à Rochefort et provenant de l'Eléphant.

203 livres de fonte en 8 morceaux provenant des pompes.

2432 livres de grosses ferrures provenant du corps du bâtiment.

Une barrique de clous rouillés.

p. 485-486.

Liste des officiers rentrés en France.

p. 493 (en double)

Etat des Marchandises sauvées de l'Eléphant.

51247 L. de plomb en balles et en graus.

Sevigny de Loire.

Blanchard Maistre.

Duquesne Mereville.

Le Ch. de Bretainville.

Chavileau Mtre pilote.

Dupeyra.

de Labanerdages.

Vaudreuil.

Rivière.

JOURNAL DU MARQUIS DE MONTCALM - 1895, p. 60.

Du 9 mai 1756. - Les vents étant debout, par conséquent absolument contraires avec assez de force, nous avons resté au mouillage de Suer (sic) à deux lieues de la traverse du Cap-Tourmente, passage dangereux; quand même le vent seroit favorable, on attend pour le passer que le flot aide. C'est à ce passage que L'ELEPHANT, commandé par M. le marquis de Vaudreuil, aujourd'hui lieutenant général des armées, fit naufrage; heureusement personne ne s'y noya; mais le vaisseau fut perdu avec une partie des effets; et le même accident pensa arriver l'année dernière, par la faute du pilote, au vaisseau L'ACTIF, commandé par M. de Caumont.

Ile aux grues.

A une petite distance de l'église, sur la grève, on peut voir un vieux canon rouillé qui rappelle l'un des plus sensationnels naufrages dont cette partie du fleuve ait été le théâtre: celui de l'"ELEPHANT", bâtiment de guerre français naufragé en septembre 1729, à deux lieues et demie au nord de l'île, sur les battures du Cap Brûlé. Ce canon provenait de l'"ELEPHANT", de même qu'un autre qui fut trouvé par le capitaine Lavoie, de l'Ile-aux-Grues, et donné au musée du séminaire de Québec. En 1859, on pouvait voir encore, parmi les récifs du Cap Brûlé, quelques reliefs de la carcasse de l'"ELEPHANT" dont l'histoire nous a fourni tous les détails de la terrible aventure arrivée exactement le 1er septembre 1729. Le récit le plus complet de ce naufrage a été fait par Pierre-Thomas Raffui de la Morandière, l'un des naufragés et publié dans la revue d'histoire "Nova Francia", de janvier-février 1930. Rappelons que ce navire avait à son bord, à destination de Québec, plusieurs des hommes les plus importants de la colonie, comme Mgr Pierre-Herman Dosquet, quatrième évêque de Québec, - 1733-39 - et l'Intendant Gilles Hocquart. Le navire était commandé par le comte Louis-Philippe de Vaudreuil, lieutenant de vaisseau, fils aîné de l'ancien gouverneur de la Nouvelle-France.

Réf.: "LE SAINT-LAURENT ET SES ILES" par Damase Potvin, p. 81

On ne connaît rien des détails relatifs au naufrage de l'«Hirondelle», pas plus que le chargement qu'il transportait; chose certaine, une recherche des vestiges de ce navire pourrait s'avérer fort chanceuse car l'«Hirondelle» naufragea sur sur une batture déjà renommée pour les drames qui s'y déroulèrent.

Source: ATR — T — p. 165.

Naufrage d'une goélette à Berthier en 1733

Le 4 novembre 1733 une violente tempête d'automne balayait les eaux du fleuve, obligeant tous les navires à quitter le large pour chercher refuge près des côtes. Une goélette qui naviguait à l'entrée du chenal sud en aval de l'île d'Orléans fut bientôt en difficulté et son capitaine jugea nécessaire d'abriter le navire. Le seul endroit permettant une sécurité relative était l'anse de Berthier où se jette le ruisseau Bellechasse.

A force de manœuvres, on parvint effectivement à entrer dans la baie, mais ce n'était que pour y retrouver le danger du large: assaillie par les vagues, la goélette fut entraînée sur son travers et sombra aussitôt. Six personnes se trouvant à son bord se noyèrent. Les registres de Berthier ont conservé leurs noms:

François Caron,
Françoise Paré, sa femme,
Françoise Boirie,
Marie-Joseph Bourassa, épouse en secondes noces de Louis Bossé,
Marie Dubeau, épouse de Marois, de Québec,
Jean Labranche.

On procéda à l'inhumation des victimes le lendemain, dans le cimetière de Berthier.

La présence de femmes à bord d'un type de navire s'occu-

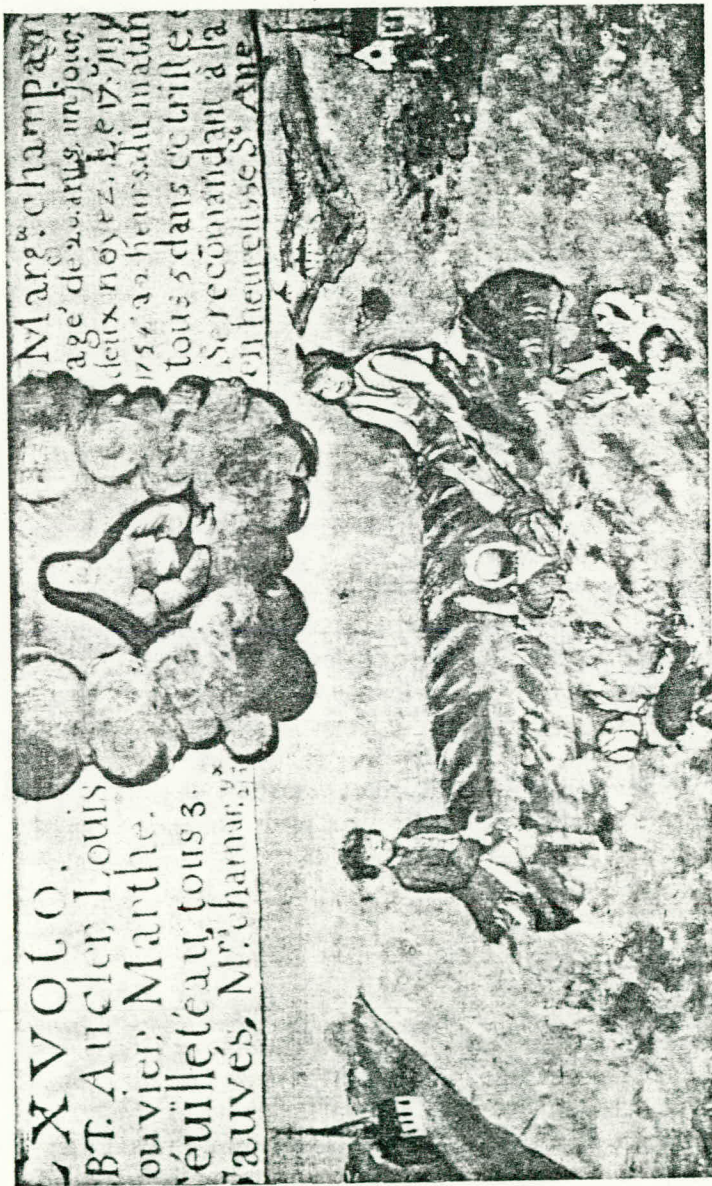
pant ordinairement du transport des marchandises, laisse soupçonner que la goélette effectuait ce jour-là le déplacement de plusieurs passagers, parents et amis, ou encore de colons venus s'établir aux environs de Berthier. Une recherche approfondie sur la généalogie des victimes pourrait peut-être faire la lumière sur cet aspect du naufrage. Nous croyons néanmoins que les femmes en Nouvelle-France voyageaient fréquemment par ce moyen, parfois épouses d'habitants s'adonnant au pilotage et à la navigation. D'ailleurs, on relève des dizaines de cas où des femmes se noyèrent en traversant le fleuve en chaloupe pour se rendre d'un village à l'autre. La croyance des marins qui veut qu'une femme à bord d'un vaisseau attire le malheur ne semble pas avoir effrayé les premiers colons.

La « goélette de Berthier » se retourna probablement non loin de l'île de Bellechasse, car la profondeur de l'anse de Berthier varie de 3 à 6 pieds durant la marée haute. Les alentours de l'île Bellechasse sont haussés de plusieurs pieds lors de la marée montante, et la profondeur se situe entre 8 et 12 pieds. A cet égard, un bâtiment démanté par la tempête peut facilement être enseveli sous les eaux et être aujourd'hui enfoncé dans la vase du fond, à moins que certaines pièces de sa charpente n'aient été prélevées par les habitants des environs. Les objets à bord devaient être d'usage domestique sans compter les effets personnels et le traditionnel grément.

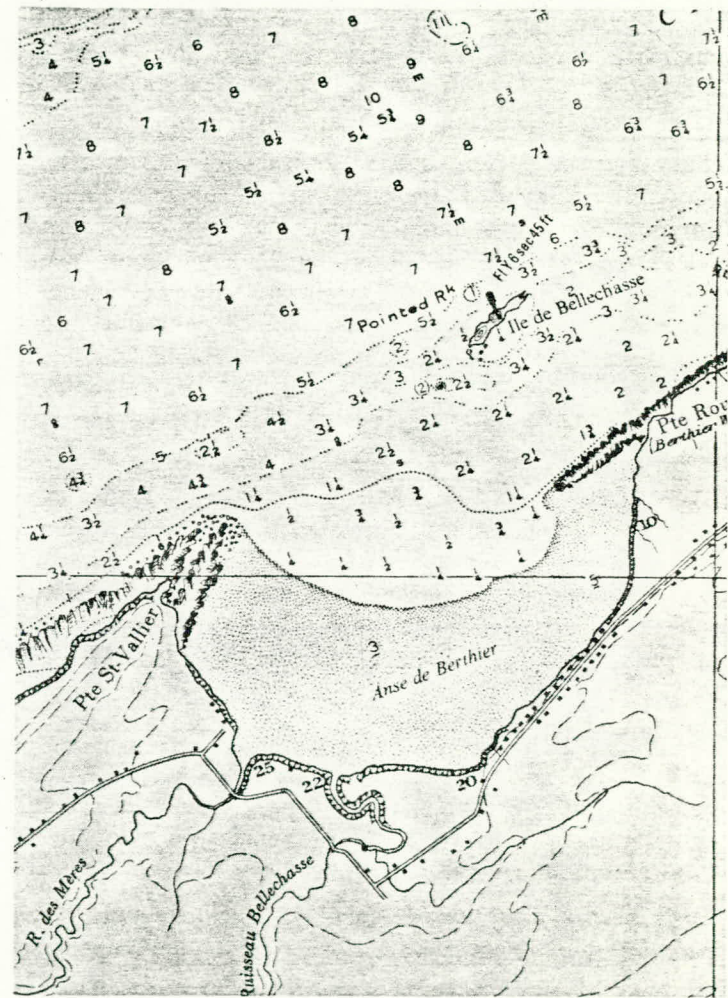
Sources: Registres de Berthier.
ATR— T — p. 130.

Naufrage de l'«Eléphant» au Cap Brûlé en 1729

L'un des naufrages dans le Saint-Laurent qui occasionna une multitude de commentaires au XVIIIe siècle est sans contredit celui de l'«Eléphant», survenu le 1er septembre 1729. La présence de nombreux dignitaires à bord du vaisseau eut pour conséquence future de nous permettre aujourd'hui de



Peinture offerte à Sainte-Anne de Beaupré en ex-voto. La gravure représente avec naïveté le naufrage d'une petite embarcation dont trois des occupants étaient des femmes. (Inv. des Oeuvres Artistiques de la prov. de Qué.)



L'anse de Berthier et la petite île de Bellechasse. Une goélette montée par plusieurs passagers y naufragea en 1753. (Carte no 1208, échelle 1:48,000). (Service hydrographique Can.)

connaître amplement tout ce qui entoure l'accident, grâce aux lettres officielles et aux jugements particuliers portés sur le naufrage.

Parti de La Rochelle à la fin de juillet, l'«Eléphant» touchait au terme de son voyage, car il n'était plus qu'à quelques milles en aval de Québec, soit à la hauteur de l'île-aux-Coudres. Le commandant du navire, le comte de Vaudreuil, décida à la tombée de la nuit du 1er septembre, que le vaisseau se mettrait à l'ancre conformément aux règlements de la marine royale, et d'attendre que le jour soit revenu pour mettre à la voile. On s'ancre donc à la baie Saint-Paul pour ne pas contrevenir aux ordres, et d'ailleurs, le sieur de la Gorgendière devait venir à bord pour servir de pilote sur le parcours à terminer.

L'arrêt du navire et cette lenteur à arriver à Québec exaspéraient les ecclésiastiques qui ne goûtaient pas les longs trajets en mer; alléguant qu'un léger vent de nord-est favorisait le navire et que le brillant clair de lune permettait d'y voir assez pour naviguer, ils s'évertuèrent à convaincre le premier pilote du vaisseau, un nommé Chativeau, et ce dernier se rendit auprès du comte de Vaudreuil pour lui faire part de leur requête.

Le capitaine ayant constaté les avantages à ne pas déplaire aux religieux et à poursuivre le voyage, accepta de naviguer et vers les huit heures du soir, l'ancre fut remontée et l'«Eléphant» se remit en route.

Trois heures plus tard, le navire voguait toujours, ayant parcouru une bonne distance, lorsqu'une lumière aperçue au loin fut estimée allumée sur la rive, et de nouveaux relevés conclurent que l'«Eléphant» devait s'avancer plus au large si l'on ne voulait pas le voir s'échouer sur la côte. On changea le cap et peu de temps après avoir pris la nouvelle direction, l'«Eléphant» fut bientôt dans de sérieuses difficultés. Voici comment l'événement est relaté par les officiers du bord dans le procès-verbal du naufrage:



Gravure illustrant le livre du sieur Le Beau publié à Amsterdam en 1758. L'avocat Le Beau était l'un des passagers de L'«Eléphant». (Archives publiques du Canada).

... nous tombâmes dans un remous extraordinaire de marée qui fit abattre le navire et sur le minuit (...) le vaisseau toucha et donna trois secousses. L'on sonda et il ne se trouva que trois brasses d'eau; le gouvernail ayant toujours son jeu, toutes les voiles furent serrées (...) Les courants étaient si violents qu'ils remplirent le canot qui était amarré le long de bord de sorte que nous eûmes toutes les peines du monde à le sauver (...) Le bâtiment pendant deux heures ne fit pas une goutte d'eau mais la mer venant à perdre il se coucha sur tribord et se rompit par son propre poids, les membres étant presque pourris et faisait une si grande quantité d'eau que les pompes ne pouvaient franchir. (29)

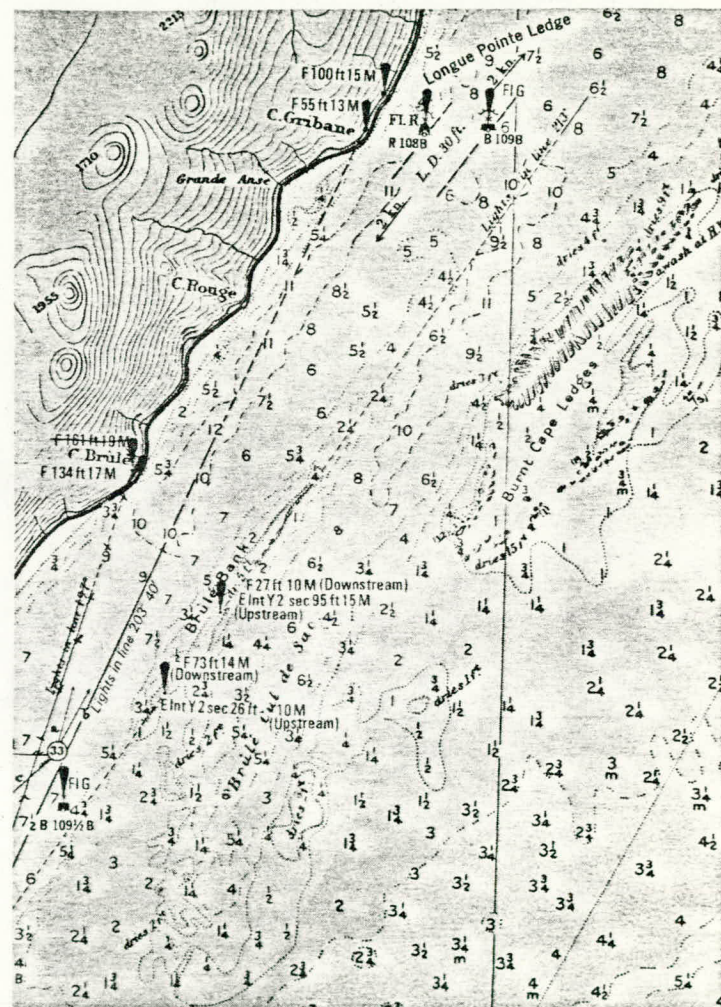
Les marins s'employèrent à la manœuvre pour redresser le navire mais leurs efforts furent inutiles. Le sieur de la Richardière étant arrivé au petit matin, on fit en canot le tour du navire échoué et la décision finale fut de l'abandonner après avoir coupé les mâts pour l'empêcher de se retourner complètement sur le flanc. On évacua les passagers et le 3 septembre au matin, une flottille de bâtiments montés par des ouvriers et des soldats fut dépêchée de toute urgence pour sauver la cargaison de l'«Eléphant». Toujours selon la déposition du procès-verbal, voici ce qui demeura à bord du vaisseau abandonné:

(...) ne restant plus à bord que quelques canons et futailles à eau, deux ancres sur la batture et quelques ballots qu'il a été impossible de tirer, les officiers et équipages se sont rendus à Québec. Il n'a pas été possible non plus de sauver les poudres, ni le pain qui ont été mouillées dès la première marée, le navire étant jugé impossible de se relever de son échouement, et entièrement perdu pour le Roy (...) (30)

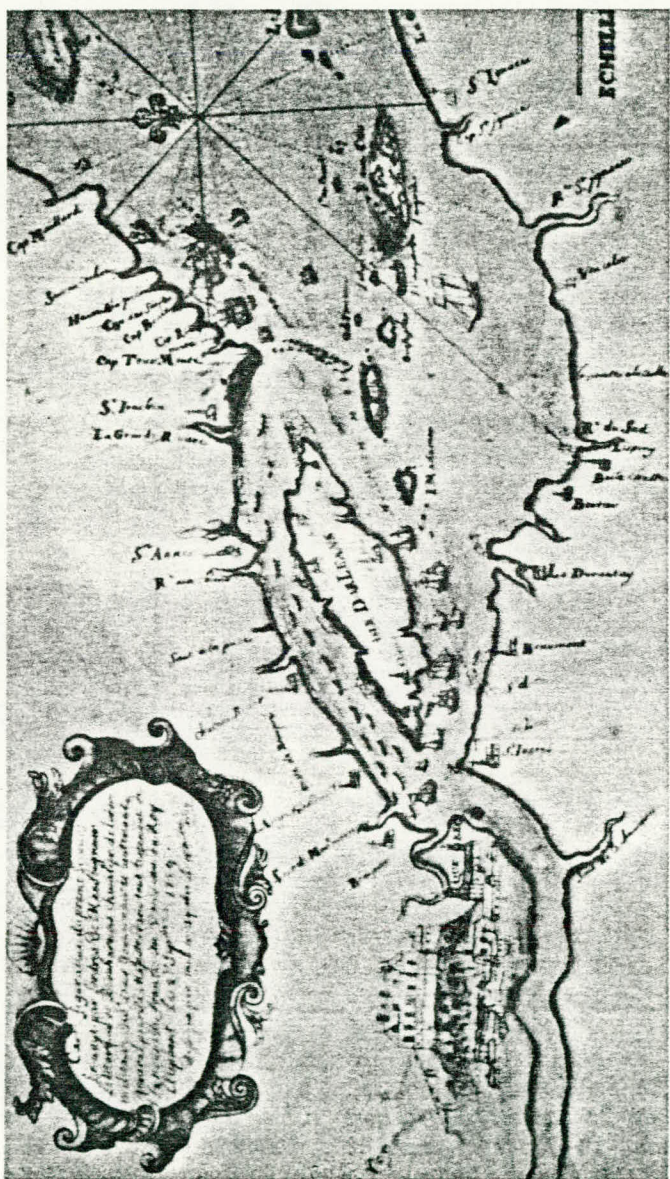
La récupération du chargement et de la plupart des canons ne se fit pas sans que plusieurs incidents ne surviennent; on

(29) BRH — 1907 — pp. 284, 285.

(30) BRH — 1907 — p. 285.



Le Cap-Brûlé et ses environs. Un étroit chenal sépare la rive de la batture de rochers. C'est sur ces récifs que s'échoua l'«Eléphant» en 1729. (Carte no 1207, échelle 1:77,821). (Service hydrographique Can.).



Fragment de la carte dessinée par Mahier en 1729, à l'occasion du naufrage de l'«Eléphant» au Cap-Brûlé. A remarquer l'emploi du chenal nord de l'île d'Orléans par des embarcations à rames, donc à faible tirant d'eau. (Bibliothèque nationale, Paris).

perdit une chaloupe, une goélette s'échoua à son tour sur la batture, un charpentier se noya et des officiers de l'«Eléphant» se plaignirent du pillage de leurs vêtements par les soldats.

Pour sauver la majeure partie des effets, il fallut pratiquer des ouvertures sur le pont et dans les flancs du navire, de sorte que ces opérations accentuèrent davantage les brèches; à la fin des travaux le vaisseau démembré n'avait plus que le pont supérieur au ras de l'eau. Le sauvetage mené rapidement, dura jusqu'au 11 septembre, date à laquelle on abandonna la carcasse et son contenu au fleuve.

Il faut ici faire plusieurs remarques sur ce qui resta à bord de l'«Eléphant» lorsqu'il disparut; le procès-verbal des officiers ne mentionne en réalité, que les effets appartenant au roi, et le bien personnel des passagers ne se trouve pas bien sûr, dans leur déclaration. Or, nous savons que le sieur Varin de la Marre demanda au roi la somme de 600 livres pour le dédommager de ses pertes. De son côté, l'intendant Hocquart qui était à bord du vaisseau se plaignit d'avoir perdu 8,000 livres dans le naufrage et Mgr Dosquet reçut mille écus de la part du roi. Les sommes mentionnées sont donc révélatrices du malheur qui toucha ces hauts personnages à moins que tous n'en profitèrent pour réclamer des dédommagements exagérés, ce qui ne nous surprendrait pas... Toutefois si nous accordons une crédibilité relative aux affirmations de l'intendant de la colonie et d'un évêque, il est alors possible qu'ils perdirent soit des objets de valeur, soit l'équivalent monétaire.

L'«Eléphant» transportait un grand nombre de dignitaires religieux et civils, ce qui constitue une accumulation assez considérable d'effets personnels dans les cabines. En tout, 150 personnes étaient à bord et elles débarquèrent du vaisseau à la première occasion venue. Citons par exemple:

Mgr Dosquet, évêque de Samos, et coadjuteur de Mgr Duplessis de Mornay, M. Hocquart qui venait prendre

charge de l'intendance du pays, le comte de Vaudreuil, MM. de Cavagnial et de Rigaud, ses deux frères, le père Luc, récollet, l'abbé Claude de Vernède de Saint-Poncy, secrétaire de l'évêque Dosquet, l'avocat Le Beau, le chevalier de Courbuisson, le chevalier de Beauvillé, de Picardie, le chevalier de Texé, parisien.

Les officiers d'équipage s'appelaient Chaviteau, Blanchard, Testu, Rivière, Sérigny de Loire, le chevalier de Bretonville, Duperat de Bernardaye, Duquesne Menneville, Vaudreuil, commandant. (31)

Des rumeurs circulèrent à l'époque parmi les sauveteurs, habitants et soldats, du vaisseau, car plusieurs mois après le naufrage et la vente des biens récupérés, bien des gens persistaient à visiter l'endroit où l'«Eléphant» reposait; afin de faire cesser les fouilles, les autorités de la colonie durent émettre une ordonnance défendant à quiconque de s'approcher de l'épave sous peine d'être accusé de vol des effets du roi.

Peu à peu, on oublia l'événement et ce n'est qu'un siècle plus tard que l'«Eléphant» fit de nouveau parler de lui. En 1859, le capitaine Lavoie, de l'île-aux-Grues, trouva l'un des canons restés à bord et en fit cadeau au séminaire de Québec. La pièce mesurait cinq pieds huit pouces de longueur, avec un diamètre de 13 pouces. A la même époque, on distinguait encore les vestiges du vaisseau français sur la batture... Un autre canon provenant de l'«Eléphant», était encore exposé sur la grève de l'île-aux-Grues dans les années '40, selon M. Damase Potvin, chroniqueur.

Sources: RAPO — vol. 1 — pp. 1, 100.

RAPO — vol. 22 — pp. 186, 189, 240, 243, 245, 247, 248, 255, 259, 273, 291.

RAPO — vol. 24 — p. 97.

RAPO — vol. 36-37 — pp. 41, 42.

BRH — 1905 — p. 119.

BRH — 1907 — pp. 283, 315, 378.

BRH — 1908 — pp. 60, 94.

BRH — 1913 — p. 253. BRH — 1947 — p. 37.

BRH — 1931 — p. 61. IOI — vol. 2 — pp. 20, 42, 57, 59.

(31) BRH — 1913 — p. 254.

Naufrage du « Beauharnois » à la baie Saint-Paul en 1730

C'est encore aux alentours de l'île-aux-Coudres que se produisit un naufrage peu relaté et qui demeure aujourd'hui très obscur quant à son dénouement.

Le « Beauharnois », navire de 200 tonneaux gréé par des négociants de Québec, fut construit en Nouvelle-France durant l'année 1730, soit dix ans avant que le roi n'autorise les dirigeants de la colonie à se lancer dans la construction de navires pour son compte. Les mesures protectionnistes de la France ne visaient pas les commerçants et ces derniers avaient le loisir d'armer des vaisseaux aux fins d'une plus grande exploitation des richesses de l'Amérique.

Lorsque le « Beauharnois » partit de Québec le 18 novembre 1731, il effectuait alors son premier voyage. Empêché dès le départ d'une navigation sûre à cause d'un vent nord-est qui soufflait sans arrêt, il fut obligé de se mettre à l'ancre près de l'île-aux-Coudres le 6 décembre après n'avoir parcouru qu'une très courte distance.

Le sieur Delouche, commandant le navire, décida de passer l'hiver à l'ancre dans la baie Saint-Paul car la saison avancée ne pouvait faire espérer que le bateau sortirait du fleuve avant que les glaces ne se forment. De plus, une certaine dissidence de la part de l'équipage ne permettait pas d'entreprendre la traversée de l'Atlantique. C'est à l'ancre dans la baie Saint-Paul que l'événement se produisit: une lettre du 15 janvier 1731, rédigée par Beauharnois et Hocquart, nous révèle comment le navire s'échoua:

(...) mais dans le temps que le capitaine se tenait dans un pareil chenail qui est du côté du nord, vis-à-vis la baie Saint-Paul, les amarres raidies par la glace se rompirent et le bâtiment étant venu à travers l'arrière se trouva au commencement du jusant sur un écart et l'avant sur une roche élevée de quatre pieds au-dessus du fond. Il y

References tirées de Archives du Canada
Archives de France 971.009
6. 1911

② Journaux de navigation

p. 281 Dépôts des cartes et des plans de la Marine
~~Service Hydrographique~~ ~~13^{ème} arrondissement~~
Université

Archives
④

③ 5^{ème} Division

Journal du Vaisseau l'Elephant, command Vaudreuil,
de la Rochelle à Québec et retour à Rochefort.

④ Carton 11 pièce 15

p. 287 - Portefeuille 125

{ 1 - archives
2 - Cartes et plans
3 - Portefeuille 125

Plan de la rumeur de Ristigauche avec le
Combat de la flûte le Machault, cap. chev.
de Bougainville. Ms. Roboul.

p. 315 Lettre du Consul de France à New York
par laquelle il donne la position et

p. 713 -
au Microfilms

Vol 2551

Détails des Vaisseaux

{ B.N.
Département des Ms.
Nouvelles acquisitions
Vol 2551

728-22 folio 31

Procès verbal de la perte de la flûte du Roy
l'Elephant dans le fleuve. S. Laurent, 1729

fol 46

p. 708 . Vol 22313

Relation du naufrage de l'Elephant
Sur les côtes du Canada (1729) 31 aout 1729
folio 181.

{ B.N.
Dpt. Ms.
Fonds Français
anciens Fonds
Vol 22313 fol. 181

Photos -

Sully

S. Romuald

Chutes Mont morency -

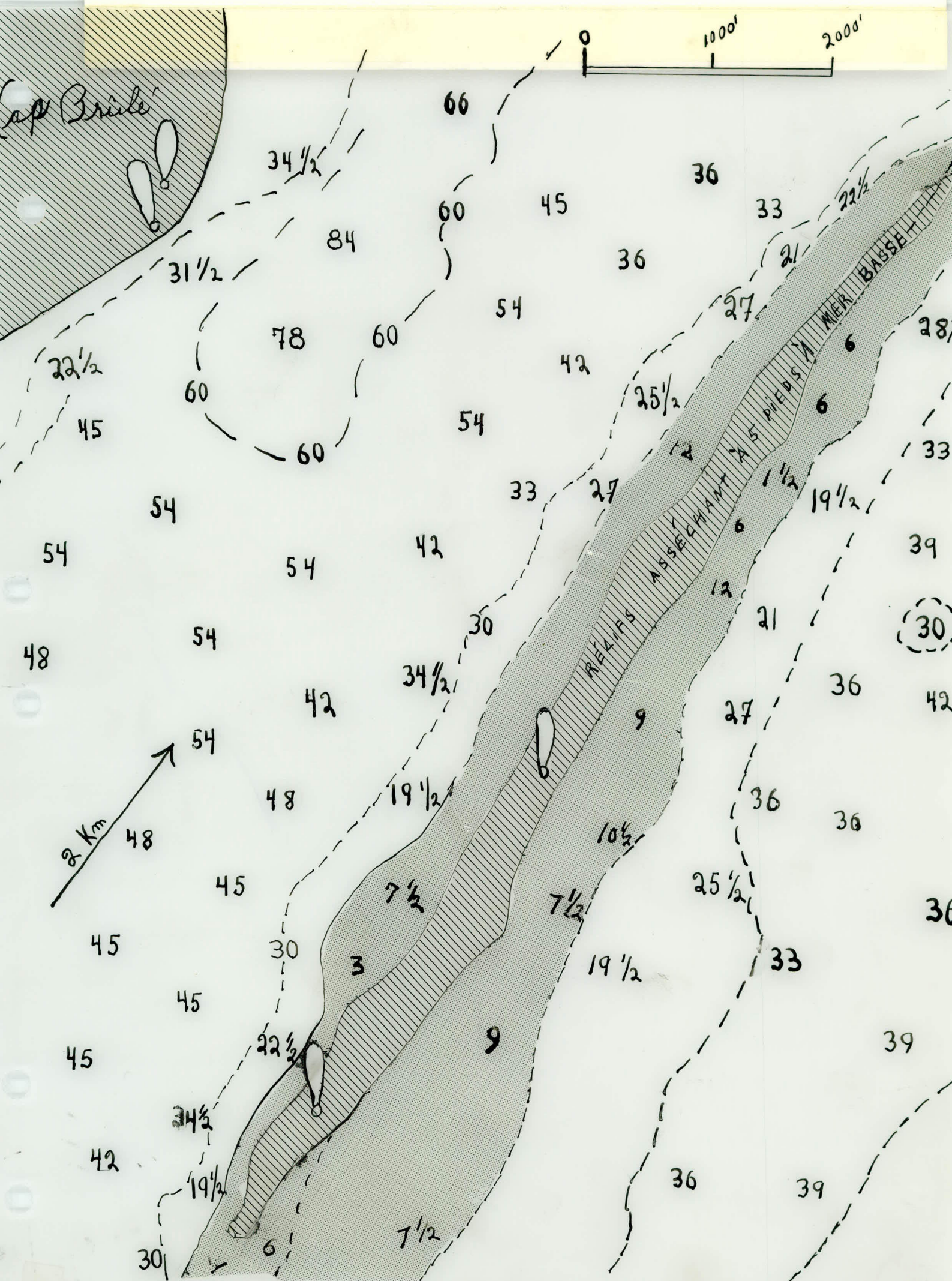
Ile aux Graves

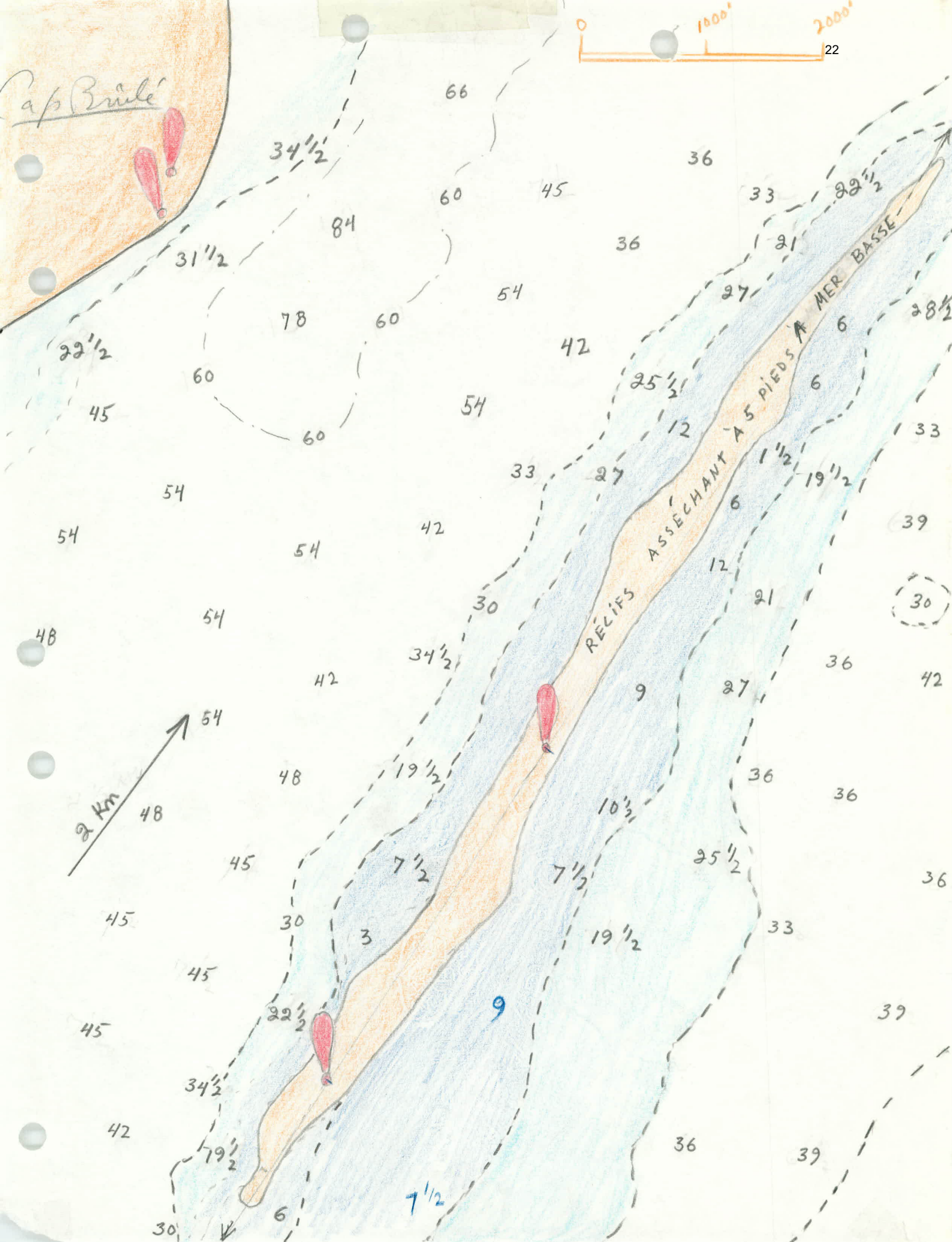
S. Joachim | petite ferme

Grande Ferme - église

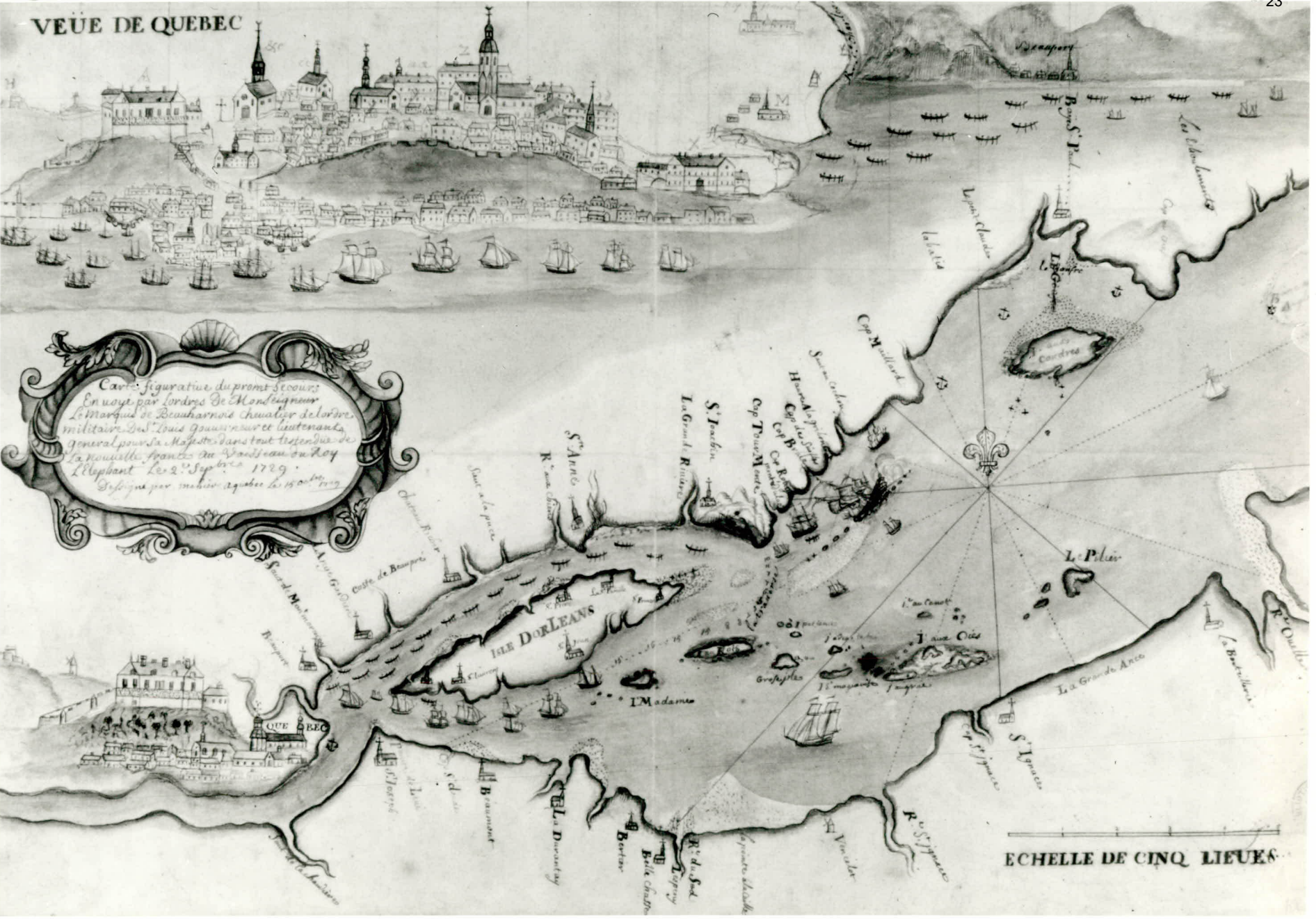
1 - cartes
2 - cartes
3 - cartes

p. 708 - Vol. 5-315
Recherches sur le manoir de St. Jean
Grandes cartes (1909) 31 août 1912
p. 713 - Vol. 5-221
Recherches sur le manoir de St. Jean
Grandes cartes (1909) 31 août 1912
p. 715 - Vol. 5-221
Recherches sur le manoir de St. Jean
Grandes cartes (1909) 31 août 1912



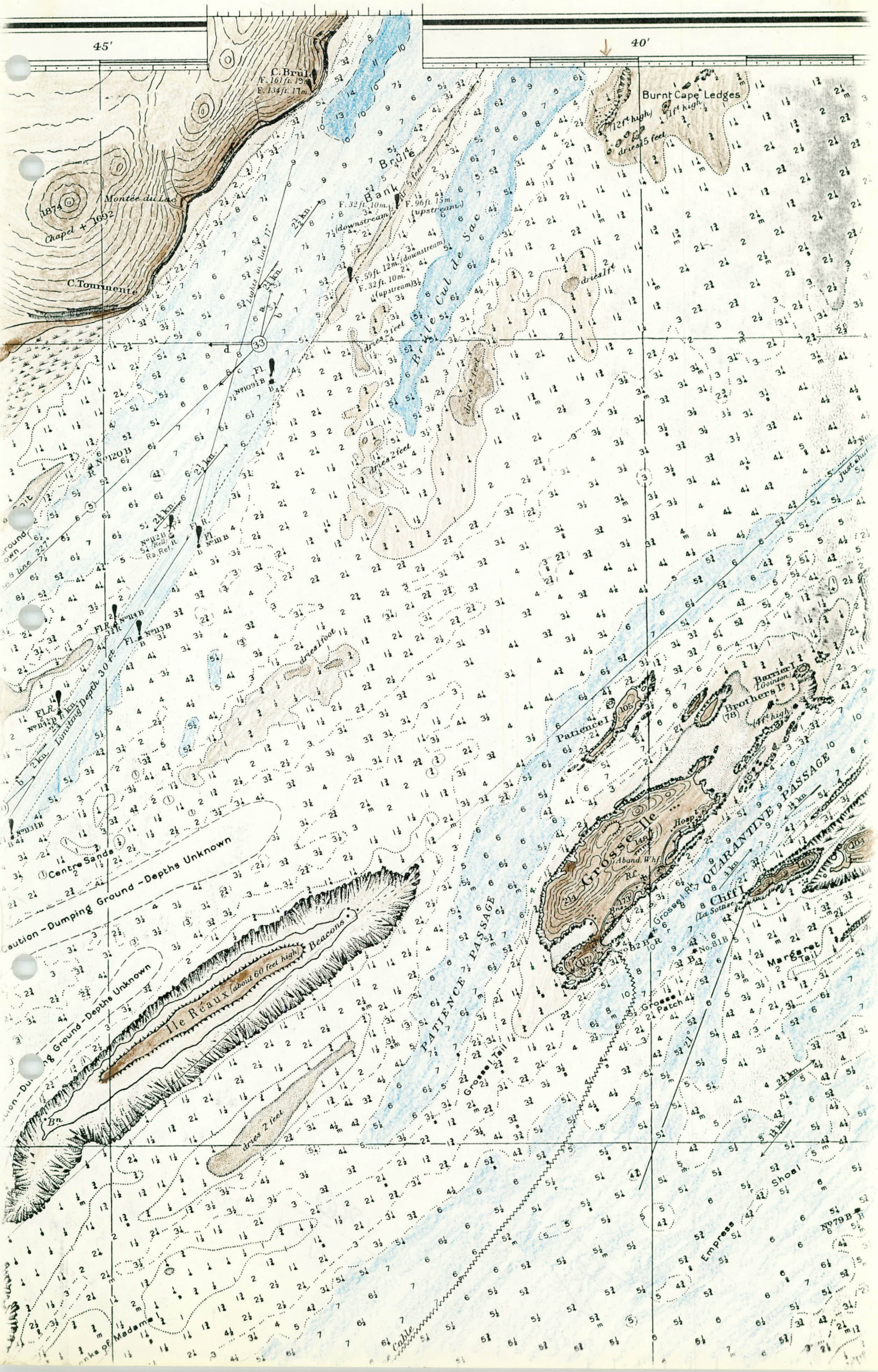


VEÛE DE QUEBEC



*Carte figurative du prompt secours
 En voye par l'ordre de Monsieur
 Le Marquis de Beauharnois Chevalier de l'Ordre
 militaire Des Deux Gouverneurs et Lieutenants
 general pour Sa Majeste dans tout le royaume de
 la Nouvelle France au Vant au Roy
 L'Elephant Le 2^e Sep^r 1729.
 Designe par mesure regulee de 1500^{toises} 1729*

ECHELLE DE CINQ LIEUES



Echelle
↓

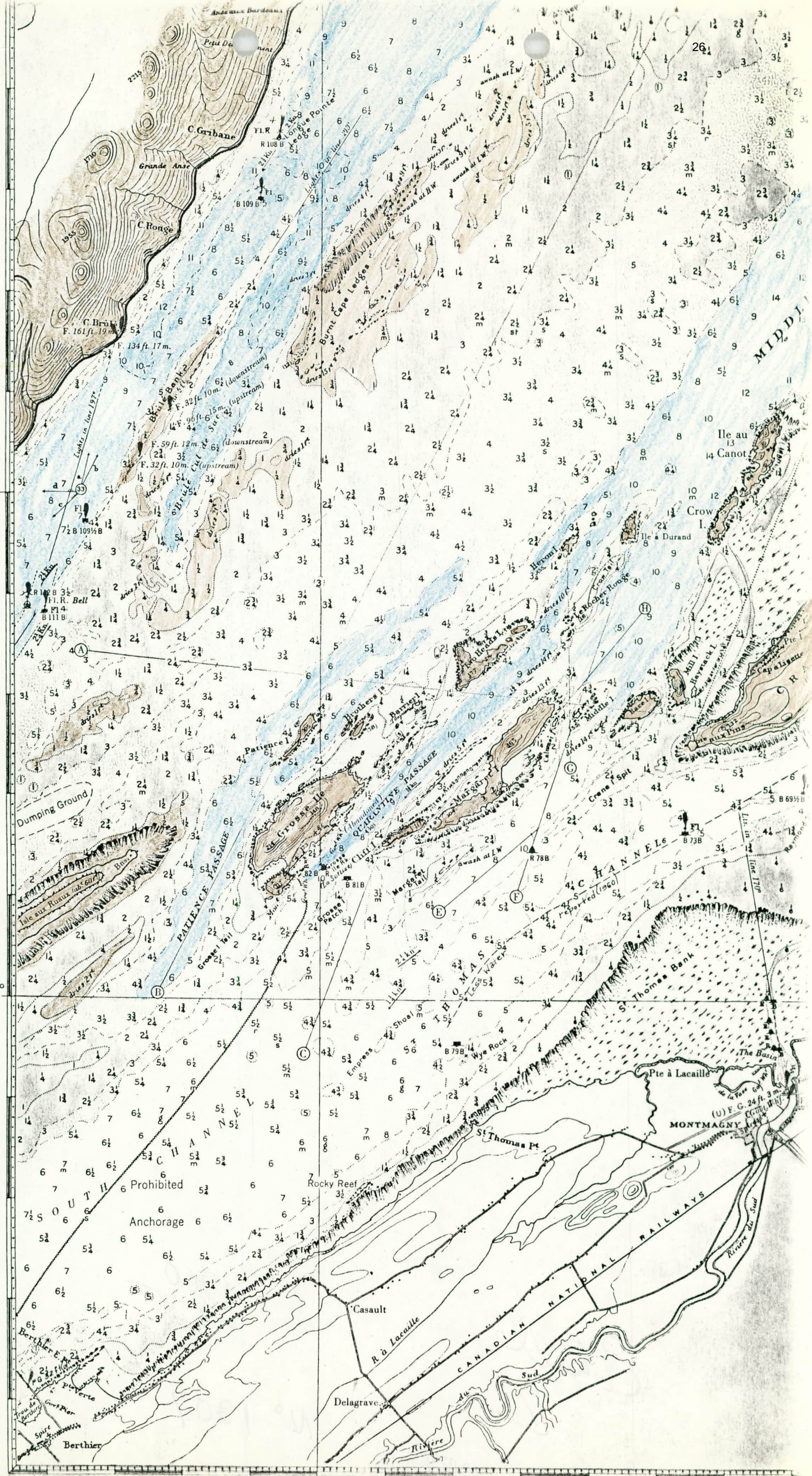
0 5000 pi

1960
N° 1208

Adjoining Chart 1208

05'

47° 00'



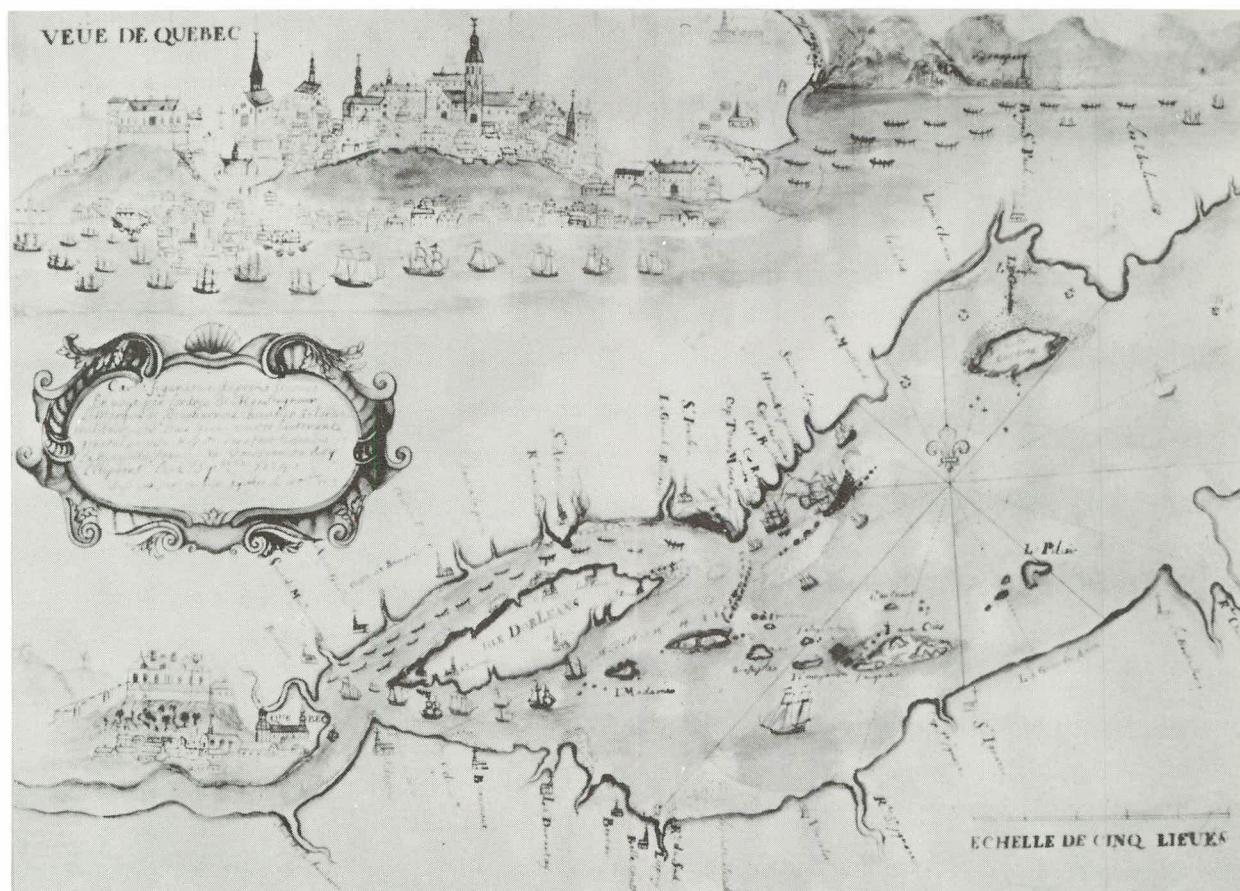
Echelle
↙

1960

N° 1207

0
|-----|
10.000/m

Exposition de cartes et plans du Régime français



A- Les fonds consultés

La reproduction photographique des originaux des cartes et plans, qui font l'objet de cette exposition a été tirée des fonds suivants:

a) Les Archives nationales, section outre-mer

Situé à 27, rue Oudinot, Paris VIIe. Le conservateur de cette section est Mademoiselle Marie-Antoinette Ménier.

1. Le dépôt des cartes et plans des colonies devenu dépôt des *fortifications des Colonies* a été créé en 1776 et a fonctionné jusqu'en 1880.

Les richesses de son contenu, contrairement à son dernier titre, sont loin d'avoir un caractère strictement militaire. À côté de cartes, plans, mémoires, pièces justificatives, comptes, on y trouve également des instructions de la Cour, contestations de limites, abornements de frontières, journaux de siège, procès-verbaux de conseils de guerre, voyages de reconnaissance, mémoires sur la faune, la flore, les épidémies, le commerce.

2. *La collection Moreau de St-Méry (1750-1819)*

Fonds très important constitué par la bibliothèque de cet homme politique et érudit antillais.

b) La Bibliothèque nationale*

Située en plein centre de Paris, dans le quartier des affaires, à deux pas de la Bourse, mais aussi des calmes jardins du Palais-Royal, la Bibliothèque nationale, symbole de la vie intellectuelle du pays et de sa permanence au cours des âges, occupe un quadrilatère bordé par les rues Richelieu, Colbert, Vivienne et des Petits-Champs.

Elle réunit environ sept millions de volumes, provenant soit du dépôt légal, soit de legs de personnes et organismes privés ou d'échanges avec d'autres bibliothèques. À ce trésor de livres imprimés et d'incunables, s'ajoutent de précieuses collections de manuscrits, d'estampes, de monnaies et médailles, de cartes et plans et de partitions musicales.

* *La Bibliothèque nationale*, la documentation française illustrée, mensuel no 44, février 1969.

B- Contexte de cette recherche outre-mer

Au début de 1975, à la phase finale des études sur la Batterie Royale, l'équipe responsable jugea essentielle la poursuite des recherches en Europe pour finaliser les travaux de restauration.

Cette recherche outre-mer visait en même temps un objectif plus large, celui de recueillir tous les documents de valeur concernant Québec, son

architecture civile et militaire, sa culture matérielle en général.

C'est dans cet esprit que furent retenus ces documents iconographiques, à partir des Archives nationales, section outre-mer et de la Bibliothèque nationale.

C- Importance de cette collection

Pour la première fois, à Québec, nous possédons des reproductions fort précises et en couleur de ces précieux documents originaux déposés à Paris.

Une multitude de détails, simplement ignorés ou restés flous jusque là s'offrent maintenant à l'interprétation des spécialistes.

Ce fond de cartes et plans vient en quelque sorte jeter une lumière nouvelle sur les origines de notre patrimoine québécois.

Et il est heureux que ce soit le Centre de documentation de la Direction générale du Patrimoine qui ait hérité de cette collection à valeur unique au Québec.

D- Les ingénieurs militaires*

Jean Bourdon

Seigneur de Dombourg, ingénieur arpenteur, cartographe, commerçant, procureur-syndic de la ville de Québec, commis général de la Communauté des Habitants, explorateur, procureur général du Conseil souverain, né vers 1601 à Saint-André-le-Vieil, à Rouen, décédé à Québec en 1668.

Il arrive dans la colonie le 8 août 1634. Bien qu'il eut reçu plusieurs seigneuries en récompense de services rendus, il se consacra surtout à sa profession d'ingénieur arpenteur. Il fait l'arpentage de la ville de Québec et traça, lors de son séjour en France en 1641-42, une carte détaillée de la région située entre Québec et le Cap Tourmente, l'Île d'Orléans comprise.

Le 18 octobre 1660, on le retrouve de nouveau en France où il aurait dessiné une carte de Québec. Devenu procureur général en 1663, sur les instances de Mgr de Laval, il entra en conflit avec le Gouverneur de Mézy, qui l'année suivante l'obligea à partir pour la France. C'est durant ses loisirs à Paris, qu'il traça une autre carte des environs de Québec.

Le 12 janvier 1668, Jean Bourdon décédait à Québec. Il s'était marié deux fois: d'abord, le 9 septembre 1635 à Jacqueline Potel et le 21 août 1655 à Anne Gasnier, veuve de Jean de Clément du Vault de Monceaux.

Robert de Villeneuve

Ingénieur, cartographe, dessinateur probablement élève de Vauban qui, en 1685, l'a recommandé comme ingénieur militaire de la Nouvelle-France.

À l'analyse des ouvrages qu'il exécute en 1685, on constate que Versailles l'a chargé de faire des relevés précis du promontoire de Québec en vue de fortifier la ville.

Il passa l'hiver de 1685-86 à dessiner la carte des environs de Québec, à l'aide de notes qu'il avait prises depuis son arrivée au pays. Puis il rédige quatre mémoires sur Québec, dont l'un sur l'embellissement de la ville basse. C'est probablement à l'occasion de la rédaction de ces mémoires qu'a éclaté la mésentente entre le Gouverneur Denonville et l'ingénieur.

Souvent malade, mal adapté au climat, Villeneuve passe l'été et l'automne de 1686 à accumuler les croquis sur les environs de Québec, Île d'Orléans, Montréal, Chambly et la Prairie-de-la-Madeleine. L'année suivante la querelle s'aggrave avec le Gouverneur qui écrit de lui: «Notre ingénieur est un fou, un libertin, un débauché . . . C'est un panier percé. Cependant il travaille admirablement bien de la main et fort vite quand il le veut. Monsieur de Vauban, vous peut bien rendre compte de son caractère d'esprit . . .» Le 6 novembre 1687, dans une autre lettre le Gouverneur ajoutera: «Il est fort bon dessinateur et entend à merveille à lever les profils d'une situation, ce qui est d'un grand secours pour Monsieur de Vauban . . .»

Après être passé en France en 1689, Villeneuve revint à Québec en 1691. Mais il n'a plus de véritable autorité. C'est son successeur provisoire Jean-Baptiste-Louis Franquelin qui, en juin 1691, trace les plans de la Batterie Royale que Claude Baillif s'engage à construire au bout de la rue Sous-le-Fort, l'année suivante. Villeneuve veut repasser en France pour mettre Vauban au courant des reliefs du rocher de Québec. Il quitte définitivement le pays en novembre 1692.

Qu'on ait exagéré ses défauts, c'est possible. Mais on a eu raison de louer son talent de dessinateur. Plus artiste qu'ingénieur, son goût du dessin sensible et précis nous a valu des oeuvres charmantes et d'excellents relevés tels ceux de 1685.

Jean-Baptiste-Louis Franquelin

Cartographe, hydrographe du Roi à Québec, né vers 1651 à Saint-Michel de Villebernin (Indre). Venu au Canada en 1671, mort en France en 1712.

Franquelin était venu en Nouvelle-France pour faire du commerce. C'est Frontenac qui le persuada en 1674 de se consacrer à la cartographie.

Ainsi, de 1674 à 1693, Franquelin traça des cartes qui se trouvent les plus grandes et les plus belles qu'on ait faites au Canada au cours du XVIIIe siècle.

En 1681, il réalisait une carte de l'Amérique du Nord en quatre sections. En 1684 à Paris il signait sa «Carte de la Louisiane des voyages du Sr de La Salle et des pays qu'il a découvert depuis la Nouvelle-France jusqu'au golfe du Mexique les années 1679-80-81 et 82» Cette carte fut par la suite copiée maintes et maintes fois.

En 1685, Franquelin était nommé professeur de navigation à Québec. En 1686, il appose sa signature sur une carte en y ajoutant le titre de «Géographe du Roi à Québec», et dès lors c'est ce titre qui accompagna sa signature.

En 1688, Franquelin fait à ses propres frais un voyage en France. Il apportait avec lui une fort belle carte représentant toute l'Amérique du Nord; Louis XIV se laissa toucher et écrivit au Gouverneur et à l'intendant qu'il serait prêt à approuver la nomination de Franquelin comme ingénieur.

Il remplit les fonctions d'ingénieur à Québec de novembre 1689 à juin 1691. Cette année-là, sur les ordres de Frontenac, il dressa des cartes de la Côte de la Nouvelle-Angleterre. L'année suivante, le Gouverneur l'engagea en France avec Lamothe-Cadillac, et il y termina une carte de la Nouvelle-Angleterre.

Il travailla quelques années en France pour le compte de Vauban. Il nous reste une carte faite par Franquelin à Paris, en 1697, et qui porte l'inscription: J.B. Louis Franquelin, Hgdr. et Géog. du Roi, 1697; il s'en trouve une autre signée et datée comme suit: Jean-Baptiste-Louis Franquelin, Géographe du Roi, 1699. Cette carte en quatre sections représente la Nouvelle-France. Franquelin dressa en 1708, une petite carte de la Nouvelle-France qu'il dédia à Jérôme Phélypeaux, Ministre de la Marine et des Colonies.

Nous ne connaissons ni le lieu ni la date de sa mort. Il était à Paris en 1708. Il s'est peut-être retiré en Touraine avant de mourir.

Jacques Levasseur de Néré

Ingénieur militaire, chevalier de Saint-Louis, Capitaine et enseigne de Vaisseau, né à Paris en 1662 ou 64, mort après 1723.

Après avoir complété sa formation d'ingénieur militaire, Levasseur de Néré prit part, entre 1691 et 1693, à plusieurs sièges sous les ordres de Vauban. Le 1er mars 1693, on le nomma ingénieur du Roi en Nouvelle-France pour succéder à Robert de Villeneuve. Auparavant, il avait épousé Marie-Françoise de Chavenault; la gêne dans laquelle il vivait à cause de sa nombreuse famille, a été un des facteurs qui amenèrent sa nomination en Nouvelle-France.

L'importance de Levasseur de Néré réside dans le fait qu'il a occupé les fonctions d'ingénieur du Roi en Nouvelle-France. À son arrivée, en 1684, il constate le mauvais état d'une grande partie des ouvrages de défense de Québec. On décida donc d'entourer la ville de remparts de terre et d'ériger des batteries dans la basse ville. En 1687, une santé défaillante obligea Levasseur à retourner en France, il y demeura jusqu'en septembre 1700. À son retour, Levasseur se lança activement dans l'élaboration de plans de défense pour le Canada.

En 1704, Levasseur était créé Chevalier de Saint-Louis. En 1706, il retourne en France pour revenir au Canada l'année suivante. Ce dernier séjour en Nouvelle-France, en qualité d'ingénieur du Roi, fut marqué de nombreux conflits.

À la fin de l'année 1709, Levasseur retourna en France, bien que les travaux de fortifications de Québec ne fussent pas encore terminés. Aussitôt après, il prit sa retraite. Il continua cependant à s'intéresser à la Nouvelle-France et critiqua les plans du nouvel ingénieur Chaussegros de Léry. Il fit un autre séjour en Nouvelle-France de 1717 à 1720.

Il reçut une pension jusqu'en 1723, et mourut vraisemblablement cette année-là ou peu après.

Josué Dubois Berthelot de Beaucour

Officier de marine, ingénieur en chef du Canada, Gouverneur de Trois-Rivières et de Montréal, né vers 1662, décédé le 9 mai 1750 à Montréal.

Ses meilleurs atouts furent sans contredit son aptitude à travailler efficacement sous la pression des circonstances et de concert avec d'autres, de même son aptitude à satisfaire les nombreux administrateurs coloniaux qui se succédèrent.

Les fortifications qu'il érigea étaient pratiques et, par conséquent, moins chères et plus acceptables que les projets de quelques-uns des autres ingénieurs venus de France. De plus, sa compétence ne se limitait pas aux installations militaires mais s'étendait aussi à l'architecture civile.

Chaussegros de Léry, Gaspard-Joseph

Officier ingénieur du Roi en Nouvelle-France de 1716 à 1756, né le 3 octobre 1682 à Toulon, France; il épousa à Québec, le 13 octobre 1717, Marie-Renée, fille de René Legardeur de Beauvais; il décéda le 23 mars 1756 à Québec.

Chaussegros de Léry avait servi dans l'armée française à titre d'ingénieur militaire. Il termina en 1714 un long manuscrit intitulé «Traité de fortification divisé en huit livres» qui ne fut jamais publié, et dont le manuscrit original se trouve aux Archives publiques du Canada.

En 1716, il était attaché au Ministère de la Marine, quand on l'envoya au Canada pour y lever les plans des fortifications qui protégeraient alors Québec. Sa mission temporaire se mua en une nomination permanente au poste d'ingénieur en chef, poste qu'il conserva jusqu'à sa mort, 40 ans plus tard.

Les travaux que l'on doit à Chaussegros comprennent les fortifications de Québec et de Montréal, les forts Niagara, Chambly, Saint-Frédéric et Sault-Saint-Louis, le pavillon du Gouverneur au château Saint-Louis à Québec, le plan de la façade de l'église Notre-Dame de Montréal, la réfection du palais épiscopal de Québec, les plans d'un «palais de justice» à Trois-Rivières, des études relatives au creusement d'un canal entre Lachine et Montréal, des consultations au sujet des forges du Saint-Maurice et des mines de la région de Baie St-Paul de même que le tracé de plans pour l'installation de chantiers navals et de cales sèches près de la rivière Saint-Charles à Québec.

L'héritage historique laissé par Chaussegros de Léry comprend des cartes géographiques, des plans et des documents relatifs aux fortifications, aux bâtiments publics, aux aménagements portuaires et urbains. Ses plans en relief de Québec et de Montréal ont été longtemps conservés au Louvre pour disparaître au cours du XIXe siècle.

Tout compte fait, Chaussegros de Léry mérite une place importante dans l'histoire de la Nouvelle-France à titre d'architecte des bâtiments publics et des fortifications des villes de la colonie au XVIIIe siècle aussi bien que des forts qui la défendaient.

* *Dictionnaire biographique du Canada*, University of Toronto Press et Les Presses de l'université Laval, Volumes I-II-III.

E- Les principaux sujets traités*

Fortifications de Québec

En 1670, seule une petite batterie de cinq pièces de canons défendait la basse ville au coin des rue Sous-le-Fort et Saint-Pierre.

Au moment de l'attaque de Phipps en 1690, le Major François Provost fait ériger autour de la ville un retranchement continu sur terre, renforcé de pieux. Cette enceinte partait du Cap Diamant et s'arrêtait au Sault-au-Matelot.

Frontenac par la suite décida d'entreprendre une fortification sérieuse.

C'est ainsi qu'en 1691, on érigea des ouvrages en pierre isolés, comme la batterie Royale au bout de la rue Sous-le-Fort; en 1693, le Cavalier du Moulin, au bout de la rue Mont-Carmel, la redoute St-Roch, la redoute du Cap Diamant à l'intérieur de la Citadelle actuelle et en 1709, on commença la redoute Dauphine sur la rue Mc Mahon.

À ces ouvrages en pierre isolés, Frontenac ajouta des remparts de pieux et de terre battue, qu'on appela l'enceinte.

Deux portes de pierre laissaient un passage au travers des fortifications: La porte St-Jean et la porte St-Louis.

En 1709, un ingénieur militaire, Levasseur de Néré, présenta un projet d'une muraille de pierre en reportant le site de ces ouvrages un peu plus vers l'ouest.

C'est ainsi que furent construites entre 1701 et 1715, les premières sections de la muraille de Québec: 1701, le demi-bastion Joubert, le bastion de la Glacière, le bastion St-Louis et les courtines qui les relient.

En 1720, un autre ingénieur, Gaspard Chaussegros de Léry, continue la courtine St-Louis et redresse les plans de Levasseur de Néré, mais cette même année on déserte le chantier et il faudra attendre 1745, année de la première chute de Louisbourg, pour que les travaux reprennent. On construit alors le bastion des Ursulines, le bastion St-Jean et les portes.

En 1750, la muraille et les fossés étaient terminés et en état de subir un siège.

En 1786, on érigea la porte Hope au pied de la Côte de la Ste-Famille et en 1797, la porte Prescott dans la Côte de la Montagne. Vers 1800, on continue le mur de pieux, le long du Cap du parc Montmorency jusqu'à la porte du Palais. La maquette Duberger montre l'état exact des murs construits par les Français.

C'est dans la période 1820-1832 que les fortifications de Québec furent l'objet des plus grandes transformations.

On revêtit la vieille muraille française d'un rideau de pierre de grès du Cap Rouge, on construisit la Citadelle en conservant une partie de la vieille redoute du Cap Diamant, la poudrière de 1750, le bastion du Cap Diamant ainsi que sa courtine et le flanc droit du bastion de la Glacière.

On retoucha à la muraille près de la porte Prescott, on construisit les quatre tours Martello et un nombre important de poudrières dans les gorges des vieux bastions. On démolit pour les reconstruire les portes St-Jean, St-Louis et du Palais.

* *Concept général de réaménagement du Vieux Québec, août 1970.*

Le Château Saint-Louis

Le site du château Saint-Louis est actuellement masqué en partie par la terrasse Dufferin et les services de l'ascenseur menant à la basse-ville. C'est le site historique le plus important du Canada. En effet, le château Saint-Louis a été la demeure officielle de tous les Gouverneurs de la Nouvelle-France et sous le régime anglais, il servit aux mêmes fonctions. De là, partaient les ordres qui influençaient toute la vie politique et militaire d'un immense territoire.

Plusieurs bâtiments se sont succédés à cet endroit. Le premier fut construit par Champlain en 1620.

En 1636, Montmagny fit élever à l'intérieur du fort, un corps de logis; c'était le second château Saint-Louis, bâtiment d'un étage dont Jean-Baptiste-Louis Franquelin nous a laissé un dessin magnifique.

Cette construction dura jusqu'en 1692. Frontenac la trouvant en fort mauvais état, la démolit jusqu'au rez-de-chaussée pour y bâtir le troisième château St-Louis, celui qui servira de résidence à tous les autres Gouverneurs de la Nouvelle-France.

Sous le régime anglais, le château St-Louis fut restauré par suite des dégâts causés par le bombardement de 1759.

Le 25 janvier 1834, l'incendie ravagea entièrement le château et quatre ans plus tard, Lord Durham fit raser les ruines et construire par-dessus une terrasse de 160 pieds de longueur.

La Place Royale*

«La place Royale» peut à juste titre être considérée comme le berceau de la civilisation française en Amérique, car c'est à cet endroit précis que Samuel de Champlain construisit en 1608 son habitation fortifiée. C'est le plus vieil établissement français qui ait perduré au même endroit en Amérique et qui ait donné naissance à une grande capitale.

Après avoir pendant trois siècles connu un grand rayonnement, cette Place perdit peu à peu tout caractère et devint un stationnement encombré de voitures et de camions. Plusieurs maisons furent la proie de l'incendie; les fils et les poteaux déguisèrent les façades et ruinèrent les perspectives.

En 1960, la Commission des Monuments historiques du Québec proposait une restauration des édifices de la Place Royale et, effectivement, quatre maisons furent réaménagées dans les années suivantes: l'Hôtel Chevalier et deux maisons voisines ainsi que la maison Fornel.

En 1967, le Parlement du Québec adopta une loi visant à promouvoir la restauration d'un quartier de la basse-ville et établissant les limites du secteur que nous désignons maintenant sous le nom de Place Royale. Le Ministère des Affaires culturelles commença ensuite à acquérir les maisons du secteur.

En 1970, une entente intervenue entre les gouvernements de Québec et d'Ottawa permit de donner un nouvel élan à un projet de restauration réparti sur une période de cinq ans.

Actuellement, il y a vingt-trois maisons de restaurées, et deux autres sont en voie de l'être. Des fouilles archéologiques d'une très grande importance ont remis à jour les vestiges de la Batterie Royale et aussi ceux de l'Abitation de Champlain.

* Gaumond, Michel. *La Place Royale, ses maisons, ses habitants*. Collection Civilisation du Québec, Ministère des Affaires culturelles du Québec, 1971.

La Batterie Royale

Après le siège de Québec par Phipps en 1690, on jugea qu'il fallait donner plus d'importance aux fortifications de la basse-ville.

L'année suivante, Frontenac et l'intendant Champigny, firent ériger la Batterie Royale, selon les plans de l'ingénieur Jean-Baptiste-Louis Franquelin. L'exécution en fut confiée à Claude Baillif, maçon à Québec.

La Batterie Royale, en forme de bastion avançant dans le fleuve, a subi maints avatars à cause de la pression des glaces en particulier, jusqu'en 1730. À cette date Chaussegros de Léry fit une réparation majeure en revêtant les faces et les flancs de bonne pierre de grès.

Les archéologues de la Direction générale du Patrimoine ont remis à jour 80% des murs de la Batterie, de même que ses contreforts de 1691.

Principale pièce de défense de la basse-ville, elle servit principalement lors du siège de Québec en 1759. Elle disparut finalement en 1791, lors de la construction du quai de la Reine.

Offrant les vestiges archéologiques parmi les plus précieux et les plus impressionnants au Québec et même en Amérique du Nord, la Batterie Royale sera restaurée. Elle demeure un témoin vivant de l'architecture militaire à la Vauban, lui qui s'était intéressé à l'établissement de cette fortification à Québec.

L'île d'Orléans

L'île d'Orléans a été concédée par la Compagnie de la Nouvelle-France à Jacques Castillon, bourgeois de Paris, le 15 janvier 1636. Il fallut néanmoins la détermination d'un Mgr de Laval pour que cette seigneurie progressivement rachetée par lui connaisse enfin, quelque vingt-cinq ou trente ans plus tard, un début d'agriculture et de peuplement.

L'île, ou comté du Saint-Laurent subdivisée à l'origine en arrière-fiefs, fut restructurée quelques années plus tard en cinq paroisses ainsi baptisées: Sainte-Famille, Saint-François, Saint-Jean, Saint-Laurent et Saint-Pierre. Une partie de cette dernière s'en est détachée en 1870 pour donner naissance à la paroisse de Sainte-Pétronille.

Sur le plan démographique, la population, d'un peu plus de 1,200 âmes aux environs de 1667, n'aura que quadruplé deux cents ans plus tard. En outre, elle aura temporairement régressé durant le premier quart du présent siècle et n'atteindra finalement le cap du 5,000 habitants qu'au-delà des années soixante.

Responsable de la recherche:

Jean-Claude Hébert

FIN DU DOCUMENT