

Les journaux de bord de la flotte Walker (1711): une relecture du récit de l'amiral à la lumière des écrits d'autres acteurs de l'expédition¹

Hubert Lemieux (Université du Québec à Rimouski)

En 1711, dans les dernières années de la guerre de Succession d'Espagne, qui oppose en Amérique du Nord les forces britanniques et françaises et leurs alliés autochtones, la Grande-Bretagne répond aux doléances d'agents coloniaux anglo-américains et organise une expédition militaire majeure et secrète visant la conquête de la Nouvelle-France. Un an après la prise de Port-Royal, capitale de l'Acadie française, près de 2300 troupes – dont 800 Haudenosaunees² – se dirigent vers Montréal par l'intérieur du continent, sous les ordres de Francis Nicholson, tandis qu'une flotte d'environ 80 à 90 navires et de près de 12 000 hommes³, sous le commandement de l'amiral Hovenden Walker et du brigadier-général John Hill, doit atteindre Québec en remontant le Saint-Laurent. L'assaut est d'une ampleur sans précédent à ces latitudes, les effectifs mobilisés totalisant près du double de ceux conduits par William Phips aux portes de Québec, 20 ans auparavant⁴. Dans la nuit du 22 au 23 août du calendrier julien⁵, le brouillard, les vents, les courants marins et le manque d'expérience de navigation sur le fleuve des pilotes et officiers entraînent le naufrage de 9 ou 10 navires de la flotte sur les récifs de la Pointe-aux-Anglais et de l'Île-aux-Œufs, sur la rive nord du fleuve. En réaction à ce désastre, devant le manque d'expérience attribué aux pilotes et craignant de manquer de provisions, Walker rebrousse chemin. Les troupes de Nicholson feront de même.

L'échec britannique, s'il est célébré en Nouvelle-France, cause un retentissant scandale en Grande-Bretagne et marque profondément l'esprit des contemporains. Pourtant,

1. Le présent article est le fruit d'une recherche menée dans le cadre du projet *Le naufrage de la flotte Walker, archéologie d'un lieu de mémoire maritime*, porté par une équipe de recherche intersectorielle de l'Université du Québec à Rimouski. Nous tenons à remercier Marie-Ange Croft, Marijo Gauthier-Bérubé, Maxime Gohier et Jean-René Thuot pour leur contribution à l'enrichissement de notre réflexion, ainsi que le comité éditorial de *La Prochaine Revue* et les évaluateurs externes pour leurs relectures attentives.
2. Adam Lyons, *The 1711 Expedition to Quebec. Politics and the Limitations of British Global Strategy*, London, Bloomsbury Publishing, 2014, p. 120.
3. Adam Lyons parle de 77 navires qui quittent le port de Boston, sans compter ceux qui se joignent à la flotte en cours de route. Voir *Ibid.*, p. 115.
4. Lyons, *op. cit.*
5. Au XVIII^e siècle, le calendrier julien (encore d'usage en Grande-Bretagne) a onze jours de retard sur le calendrier grégorien. Pour les Français, le naufrage a donc lieu dans la nuit du 2 au 3 septembre 1711. Pour le reste de notre démonstration, nous utiliserons le calendrier julien, celui des journaux de bord britanniques.

l'historiographie s'est assez peu attardée à cet événement, exception faite de quelques ouvrages datés et de son rappel anecdotique dans certaines synthèses qui traitent de la guerre de Succession d'Espagne⁶. De façon générale, le récit consigné par Walker dans son ouvrage intitulé *A Journal: Or Full Account of the Late Expedition to Canada*, publié neuf ans après les faits et réédité par l'historien Gerald Graham en 1953⁷, continue de faire autorité pour établir la trame des événements. Or, ce seul regard biaisé sur l'expédition gagnerait à être réexaminé à la lumière des journaux de bord contemporains de l'événement, ceux tenus par les officiers des navires de guerre présents lors du naufrage. Ces *logbooks* sont certes connus : ils figurent notamment dans le large corpus de sources anglophones mobilisé par l'historien britannique Adam Lyons dans son ouvrage de 2013 consacré à l'expédition Walker – la seule monographie relatant de manière approfondie l'événement, parue au cours des dernières décennies⁸. Toutefois, ces journaux de bord sont assez peu exploités dans l'étude de Lyons. Seuls quelques-uns d'entre eux sont en effet cités en référence dans le cadre l'analyse, la plupart du temps pour confirmer les propos du journal de Walker ou d'autres sources officielles relatifs aux ordres reçus, aux difficultés de navigation sur le Saint-Laurent, à l'établissement du bilan des pertes, ou encore aux événements ponctuels et anecdotiques survenus à bord d'un navire précis⁹. L'unique recours explicite de Lyons aux journaux de bord consiste à reprendre certaines descriptions du naufrage, auquel Walker, de son propre aveu, n'a pas assisté directement¹⁰. Cette utilisation limitée des *logbooks* constitue à notre sens un angle mort de l'historiographie de l'expédition de 1711¹¹. Or, ce type de source pourrait nous offrir une diversité de points de vue qui permettrait de remettre en perspective celui de l'amiral.

Nous proposons donc de nous atteler à une relecture critique du *Journal* de Walker sur la base du contrepoint narratif que proposent les *logbooks* rédigés au moment des faits par les autres officiers de l'expédition¹². Comment le fil des événements présenté par l'amiral

-
6. Quelques publications francophones récentes sur le sujet laissent entrevoir un renouvellement de l'intérêt académique pour le naufrage. Voir Marie-Ange Croft, et Marie-Hélène Nadeau, «Le naufrage de la flotte Walker (1711) : genèse et trajectoire d'un récit nord-côtier», *L'Estuaire*, n° 81, 2022-2023, p. 53-66, ainsi que Marie-Ange Croft, Dany Dumont, et Maxime Gohier (dir.), «Le naufrage de l'expédition Walker (1711)», *Revue d'histoire de la Nouvelle-France*, n° 5, 2024, p. 1-84.
 7. Gerald Sandford Graham, *The Walker Expedition to Quebec, 1711*, Toronto, The Champlain Society, collection «The Publications of the Champlain Society», 1953, xx-441 p. Pour le reste de notre démonstration, nous ferons toutefois référence à la réédition de cet ouvrage sous le titre *The Walker Expedition to Quebec*, paru en 1969 chez la maison d'édition new-yorkaise Greenwood Press.
 8. Adam Lyons, *op. cit.*
 9. *Ibid.*, p. 86, 102, 115, 118, 130 et 132.
 10. *Ibid.*, p. 118.
 11. Soulignons que deux articles du récent numéro de la *Revue d'histoire de la Nouvelle-France* consacré à l'expédition de 1711 (voir la note 4) ont entrepris de corriger cette lacune. Il s'agit de celui de Marie-Ange Croft et Jean-René Thuot, qui traite de la variété de sources permettant d'affiner notre compréhension des événements, et de celui de Marijo Gauthier-Bérubé, dédié à la communication entre les navires d'une flotte.
 12. Dans le cadre de cet article, nous mobiliserons 35 journaux de bord des officiers de 14 navires de guerre de la flotte. Nous reviendrons ultérieurement sur la structure et le contenu de ces journaux.

en 1720 se compare-t-il à celui brossé par ses subalternes ? Nous verrons en quoi ces témoignages se recoupent ou se distinguent, laissant entendre les voix et les rumeurs qui, chez les Britanniques, constituèrent les premiers jalons des récits qui circulèrent à l'époque à propos du naufrage. Pour ce faire, après une présentation sommaire des sources mobilisées, nous étudierons cinq pans constitutifs de ces premiers écrits : le déroulement de l'escale à Boston, la trame événementielle décrivant la nuit du naufrage, le bilan des pertes humaines et matérielles, ainsi que les comptes rendus des deux conseils de guerre qui conduisent à l'abandon du projet d'invasion.

Contenu et limites de notre corpus

Le Journal de Walker

Dans son édition du Journal de Walker, Gerald Graham met en garde le lecteur quant au contexte de production du document¹³. En effet, en octobre 1711, le navire amiral de l'expédition, l'Edgar, explose dans le port anglais de Spithead. La quasi-totalité des membres de l'équipage périt et, avec elle, la plupart des papiers de Walker, incluant son journal de bord, disparaissent. Si la réputation de Walker n'est pas entachée par le naufrage dans un premier temps – l'Amirauté lui octroie de nouveaux commandements durant quelques années –, Walker perd néanmoins ses principaux appuis lorsque le cabinet *tory* de Robert Harley, qui avait commandé l'expédition, est remplacé en 1714 par les *whigs* de Charles Townshend. Le nouveau gouvernement déclenche rapidement une enquête sur le naufrage. Des sommes considérables ont été engagées dans cette tentative de conquête par la Grande-Bretagne et le bilan est catastrophique, tant en termes de pertes monétaires et matérielles qu'humaines. L'issue malheureuse entraîne aussi des conséquences politiques énormes. D'une part, elle fait perdre aux Britanniques un levier dans la négociation du traité d'Utrecht. D'autre part, elle génère de fortes tensions entre la Nouvelle-Angleterre et la mère patrie quant à savoir qui doit porter la responsabilité de cet échec. Walker est démis de ses fonctions sans solde en 1715, le temps que la lumière soit faite sur les événements¹⁴. L'officier s'exile en Caroline du Sud pour assurer sa subsistance, d'où il rédige *A Journal: Or Full Account of the Late Expedition to Canada*, publié en 1720. La parution de cet ouvrage s'inscrit donc dans une volonté de Walker de réhabiliter sa réputation et de justifier publiquement les décisions qu'il a prises au cours de l'expédition. L'avertissement en tête de son *Journal* précise qu'il s'est basé sur « *his Pocket-Book, and what other Papers he had sav'd*¹⁵ ». Bien qu'il ne le mentionne pas explicitement, il pourrait s'être basé en partie sur quelques *logbooks* tenus par des officiers d'autres navires de l'expédition pour reconstituer son récit ; une hypothèse cependant peu probable en raison de son renvoi de la marine britannique.

13. Pour une revue complète du contexte entourant la publication de l'ouvrage, voir Gerald Sandford Graham, *The Walker Expedition to Quebec*, p. 1-52.

14. La sévérité de cette sanction ne semble pas étrangère à une association (peut-être exagérée) entre Walker et Henry Saint John, ancien ministre *tory* architecte de l'expédition ayant à ce moment rejoint la rébellion jacobite pour la restauration des Stuart sur le trône de Grande-Bretagne. Voir *Ibid.*, p. 51.

15. *Ibid.*, p. 56.

Les journaux de bord

Tous les officiers de la *Royal Navy* doivent tenir un journal de bord, ou *logbook*, qu'ils remettent périodiquement à l'Amirauté. On y retrouve des informations quotidiennes, consignées sous forme de tableaux, à propos de la date, de la direction des vents, du positionnement géographique du navire, ainsi qu'un résumé de ce qui s'est déroulé de particulier dans la journée (incluant la météo générale). Selon Phillip Reid, « these logbooks have much to tell, and much more to suggest; they are not written for posterity, but for more immediate purpose¹⁶ ». Destinés aux dirigeants de la *Royal Navy*, les renseignements qu'ils contiennent sont brefs et concis, et ont une portée juridique qui incite les officiers à la prudence dans ce qu'ils rapportent. Qui plus est, les informations peuvent varier d'un officier à l'autre au sein d'un même navire, les auteurs ayant une certaine latitude dans le choix des observations à consigner¹⁷. Néanmoins, les *logbooks* constituent une précieuse source pour l'histoire de la navigation, du monde littoral, de l'environnement, de la guerre navale, etc¹⁸. Dans le cas de l'expédition de 1711, ils permettent de croiser des regards qui ont été saisis sur le vif pour enrichir la trame des événements retenue par l'historiographie, basée jusqu'ici sur la réécriture par Walker de son propre journal. Pour les fins de la présente étude ont été dépouillés trente-cinq *logbooks* des lieutenants, maîtres et capitaines de quatorze navires de guerre impliqués dans l'expédition¹⁹, conservés aux *National Archives* de Kew et aux archives du *National Maritime Museum* de Greenwich.

L'escale à Boston, d'un enjeu à l'autre

L'essentiel de la flotte arrive à Boston le 25 juin 1711. Le plan initial de l'expédition prévoit profiter de l'escale en Nouvelle-Angleterre pour embarquer des pilotes locaux connaissant le Saint-Laurent, ravitailler les navires sous-équipés en vivres (afin de dissimuler leur objectif réel, des rations suffisantes pour se rendre en Méditerranée ont été prévues) et adjoindre à la flotte des militaires et divers navires coloniaux²⁰. Si Walker et Hill cherchent à se dépêcher pour partir vers Québec le plus tôt possible dans la saison, l'amiral dépeint dans son *Journal* une ville portuaire coloniale très peu collaborative, responsable du départ tardif de l'expédition le 30 juillet.

16. Philip Reid, « Navigating the British Atlantic in the Eighteenth Century: What the Logbooks Tell Us », *Itinario*, vol. 48, n° 1, 2024, p. 96.

17. *Ibid.*, p. 82-97.

18. Pour mieux comprendre les potentiels de cette source pour la science historique, voir Christian Borde, et Éric Roulet, *Les journaux de bord, XIV^e-XX^e siècle*, Aachen, Shaker Verlag, collection « Sources de l'histoire maritime », 2015, xvii-188 p.

19. Il s'agit des *HMS Montague, Monmouth, Devonshire, Dunkirk, Humber, Leopard, Swiftsure, Sapphire, Sunderland, Kingston, Windsor, Enterprize, Tryton's Prize* et *Edgar* (pour le journal se terminant le 17 juillet 1711). Nous avons en outre consulté les journaux des officiers des *bomb vessels HMS Granada* et *Basilik*.

20. Adam Lyons, *op. cit.*, p. 94-99.

Une population coloniale nuisant à l'opération ?

Il ressort de la lecture du *Journal* de Walker trois principaux enjeux liés à l'escale à Boston²¹. Le premier concerne le rassemblement d'informations à propos de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent et le recrutement de pilotes. Plusieurs marins, comme le dénommé Nelson de Long Island, avertissent rapidement Walker des dangers liés à la route fluviale menant à Québec²². L'amiral indique avoir cherché tout au long du mois des documents de navigation pour le guider au cours de l'expédition, amassant les plans de ceux qui avaient déjà effectué le trajet ainsi que le journal de 1690 de William Phips. Toutefois, selon ses dires, «not one of them was found just²³». La recherche de pilotes assez compétents pour conduire la flotte sur le Saint-Laurent n'est pas de tout repos non plus. Le capitaine Southack, réputé être l'un des meilleurs pilotes de la Nouvelle-Angleterre, affirme n'avoir jamais dépassé Sept-Îles et estime que le Français embarqué par Walker à Spithead est sans doute le plus à même de les guider vers Québec. Après beaucoup d'insistance, il finit par accepter, en juillet, de commander le *Province Galley*, un navire marchand local, pour acheminer du ravitaillement supplémentaire à la flotte après son départ, en échange d'une commission de commandement émise par l'amiral, qu'il juge de meilleure qualité que celle qu'aurait émise le gouverneur du Massachusetts²⁴. Le capitaine Bonner, pour sa part, s'est déjà rendu à Québec, mais refuse de se joindre à l'expédition malgré les demandes répétées de Walker, prétextant son incompetence à y mener une flotte entière et son âge trop avancé²⁵. De façon générale, l'amiral britannique retient que les pilotes locaux sont particulièrement réticents à offrir leurs services à l'expédition et qu'ils se sentent généralement incompetents pour naviguer sur le Saint-Laurent. Il précise avoir dû demander, en dernier recours, au gouverneur Dudley de les y forcer²⁶. Cette réticence des pilotes peut se comprendre : la navigation sur le Saint-Laurent est ardue, les navires de la flotte sont très nombreux et, pour plusieurs, de fort tonnage, et le départ de la colonie s'effectue tardivement dans la saison.

Le second enjeu de l'escale à Boston rapporté par Walker concerne le ravitaillement. La plus grande ville de Nouvelle-Angleterre manque de provisions pour fournir une flotte de cette ampleur, qui doit se rendre à Québec et, advenant la réussite de l'opération, y hiverner. Le gouverneur Dudley et le secrétaire Isaac Addington du Massachusetts, relate l'amiral britannique, se sont plaints de ne pas avoir été avertis plus tôt de la venue de l'expédition, en raison du fait que Londres souhaitait garder l'opération aussi secrète que possible. Ils conseillent ainsi à Walker de demander du ravitaillement auprès des autres colonies, ce qu'il fait en dépêchant des missives, notamment à Terre-Neuve et à New-York²⁷. Qui plus est, une bonne partie des provisions de la région ont déjà été réquisitionnées par les troupes

21. Pour une mise en contexte plus globale de chacun de ces enjeux, voir *Ibid.*, p. 108-114.

22. Gerald Sandford Graham, *op. cit.*, p. 106-107.

23. *Ibid.*, p. 109-115 et 123-125.

24. *Ibid.*, p. 101-103 et 129-132.

25. *Ibid.*, p. 109-111 et 115.

26. *Ibid.*, p. 109-111 et 116-118.

27. *Ibid.*, p. 106-111 et 118-119.

terrestres de Nicholson. Plusieurs Bostonnais pressent donc Walker d'annuler cette partie du plan d'attaque pour rediriger le ravitaillement vers la flotte, ce que ce dernier refuse²⁸. Au-delà des problèmes d'organisation et de communication, l'amiral fait reposer une grande partie de la responsabilité des délais d'approvisionnement sur les marchands bostonnais. Belcher, l'un des plus grands avitailleurs de navires de Boston, refuse, selon lui, de fournir la flotte en provisions et incite même d'autres commerçants à faire de même. Sans donner le fond de sa propre pensée à son égard, Walker rapporte de nombreuses plaintes au sujet du Bostonnais : il monopoliserait les réserves en sel et en pain de la ville pour créer de l'inflation, il aurait cessé d'approvisionner un navire de l'expédition au moment de l'arrivée du gros de la flotte, etc.²⁹. De façon générale, les marchands exigent d'être payés en argent sonnante, et non en bons remboursables par la Couronne à l'issue du conflit. Bien que le gouverneur prête 2000 £ et qu'une partie de la réserve pour imprévus de la flotte soit débloquée pour répondre à cette demande, Walker affirme être forcé d'attendre la décision de l'assemblée du Massachusetts quant au taux de change régissant le monnayage, par le trésor colonial, des bons émis afin de compléter l'approvisionnement³⁰. Les délais le poussent à dénoncer auprès du gouverneur « the unaccountable Backwardness, as it appeared to me, in the People of the Province, for promoting the present Expedition, which the Queen for their Good and Advantage, had at a great Charge undertaken³¹ ». En fin de compte, l'embarquement de provisions débute, selon Walker, le 30 juin, et se poursuit non sans difficulté jusqu'au départ de la flotte³².

Enfin, le dernier enjeu souligné par l'amiral concerne les désertions massives parmi les marins et les soldats de la flotte. Si, à son arrivée, il salue la sévérité des lois locales à cet égard, les désertions demeurent nombreuses dans ses rangs et font pression, en plus des maladies, sur les effectifs de l'expédition. Conjointement avec le gouvernement colonial et Hill, Walker note avoir promis une récompense pour la remise des déserteurs aux autorités et promis une amnistie à ceux qui regagneraient leur poste. L'amiral précise que le gouvernement refuse toutefois d'encourager la délation au sein de la population³³. Pour ajouter une pression sur les autorités coloniales et les Bostonnais hébergeant les contrevenants, il bloque la sortie des navires civils du port et envoie des officiers de la flotte à terre à la recherche des déserteurs. Tandis que le problème persiste au moment du départ, Walker fournit au gouverneur Dudley la liste des déserteurs et l'enjoint à poursuivre les efforts de répression. Le conseil du Massachusetts permet par ailleurs à l'amiral de puiser des ressources humaines à même la colonie en guise de compensation³⁴.

28. *Ibid.*, p. 109-111.

29. *Ibid.*, p. 101-104 et 123-125.

30. Le taux de change de ce prêt colonial, que l'amiral appréhende être désavantageux pour la Couronne, est finalement fixé le 18 juillet à 40 £ coloniale de plus pour chaque tranche de 100 £ britannique. Voir *Ibid.*, p. 104-106, 112 et 121-122.

31. *Ibid.*, p. 104-106.

32. *Ibid.*, p. 106-109 et 123-125.

33. *Ibid.*, p. 100-101, 103-104, 117-118 et 123-125.

34. *Ibid.*, p. 120-121, 123-125, 130-131.

Somme toute, le compte rendu de l'escale dressé par Walker est plutôt défavorable à Boston, dont les pilotes, les marchands, le gouvernement et les habitants ne se seraient pas mobilisés en faveur d'une expédition censée leur rendre service³⁵. Cette version semble appuyée par les journaux de bord d'autres officiers de la flotte.

Un point de vue britannique complémentaire sur l'escale bostonnaise

D'emblée, les *logbooks* de notre corpus semblent silencieux quant aux problèmes rapportés par Walker, quelques-uns de leurs auteurs n'étant pas à Boston au moment des faits, les autres se contentant d'y consigner les enjeux qui concernent directement leur navire. Néanmoins, aucune des entrées ne contredit explicitement la version de Walker, et quelques indices vont même dans le sens de la version de l'amiral.

Nous n'avons pas trouvé de mention concernant le recrutement de pilotes. Pour ce qui est du ravitaillement, cependant, la plupart des officiers des navires présents à ce moment dans le port notent le début de l'embarquement de provisions aux alentours du 30 juin³⁶. Le stockage de ces vivres, sauf pour les navires quittant Boston avant le 30 juillet, se poursuit tout au long du mois, ce qui tend à appuyer les propos de Walker sur la difficulté à se ravitailler rapidement dans la colonie. Qui plus est, dans son entrée du 3 juillet, le maître-commandant du *Basilik* indique avoir reçu l'ordre «from the Admirall to Lye with [his] Vessell in the North Channell which was about 2 Leagues from him and to Examine all vessells and Such as was Loaded with Provisions to bring the Masters to him³⁷». Il intercepte trois *sloops* de transport de marchandises le lendemain, puis d'autres encore le jour suivant³⁸. La nécessité de procéder à une telle opération de réquisition de cargaisons témoigne du manque de ravitaillement qui aurait dû, selon le plan initial, être fourni par le gouvernement colonial. Du côté de l'enjeu de la désertion des marins et soldats de la flotte,

35. Adam Lyons nuance dans son ouvrage cette perception négative de l'engagement de la colonie pour l'expédition en rappelant son peu de moyens dans l'immédiat pour ravitailler la flotte, les manquements passés de la Couronne dans le maintien de ses engagements pour la défense des colonies, les efforts soutenus du gouverneur contre la désertion et l'absence de pilotes compétents à naviguer sur le Saint-Laurent. Marie-Ange Croft et Jean-René Thuot ajoutent pour leur part que la capacité de la colonie à ravitailler la flotte malgré le faible délai de préavis tient de l'exploit. Voir Adam Lyons, *op. cit.*, p. 108-111 et 114, et Marie-Ange Croft, et Jean-René Thuot, «Expédition et naufrage de la flotte Walker (1711): récits d'une tentative avortée de conquête de la Nouvelle-France», *Revue d'histoire de la Nouvelle-France*, n° 5, 2024, p. 24.

36. Voir par exemple Peter Evans (*master*), *HMS Montague*, 29 juin 1711, ADM 52/224, *Admiralty: Masters' Logs*, National Archives (NA), Kew; W. Hughes (*master*), *HMS Monmouth*, 30 juin 1711, ADM 52/228, *Admiralty: Masters' Logs*, NA, Kew; James [Hylesbury] (*lieutenant*), *HMS Sunderland*, 1^{er} juillet 1711, ADM L/S/508 A, *Navy Board, Lieutenants' Logs*, National Maritime Museum (NMM), Greenwich; R. Culliford (*captain*), *HMS Humber*, 29 juin 1711, ADM 51/453, *Admiralty: Captains' Logs*, NA, Kew; G. Rosbes (*master*), *HMS Leopard*, 30 juin 1711, ADM 52/211, *Admiralty: Masters' Logs*, NA, Kew; Joseph Soanes (*captain*), *HMS Edgar*, 28 juin 1711, ADM 51/299, *Admiralty: Captains' Logs*, NA, Kew.

37. Robert Harward (*master and commander*), *HMS Basilik*, 3 juillet 1711, ADM 51/4122, *Admiralty: Captains' Logs*, NA, Kew.

38. *Ibid.*, 4 et 5 juillet.

une seule entrée de journal de bord nous a semblé notable, outre les rééquilibrages ponctuels d'effectifs d'un navire à l'autre. Il s'agit à nouveau du maître-commandant du *Basilik*, qui écrit, le lendemain du départ de Boston, qu'il «had also the Admll. orders to Impress [enrôler de force dans les effectifs de la flotte] men from New England fishing Sloops³⁹». Le manque de marins et de soldats est le plus à même d'expliquer cette directive, la presse étant une pratique commune dans la *Navy* de l'époque pour répondre à ce problème⁴⁰. Il est probable que les maladies et les désertions aient contribué à exacerber ces enjeux d'effectifs, bien que l'officier du *Basilik* ne les mentionne pas directement.

Bref, les journaux de bord des officiers de la *Royal Navy* tendent à confirmer les dires de Walker par rapport aux enjeux d'approvisionnements en vivres – et, dans une moindre mesure, de désertion – lors de l'escale à Boston d'un point de vue à plus petite échelle, celui de leur propre navire⁴¹. Notons que les *logbooks* de John Hill et de Richard King⁴², adoptant, comme Walker, un point de vue à l'échelle de la flotte, corroborent ses propos sans ambiguïté⁴³. Ils se montrent même davantage critiques au sujet des Bostonnais que l'amiral lui-même dans son *Journal*, King écrivant que «[t]he reluctancy and ill nature of these people shew'd to serve us [...] did not near so fully demonstrate their perverse and wicked intentions as this great neglect [ils ont, selon King, oublié de ravitailler leurs navires de transport avant d'y faire embarquer leurs troupes]⁴⁴.»

La nuit du naufrage : une description des navires aux premières loges

Quelques semaines après le départ de Boston, la flotte atteint la baie de Gaspé, où elle attaque un baleinier et ravage les installations de pêche, avant de s'engager sur le Saint-Laurent. La remontée ne dure qu'un peu moins de 48 heures, avant que plusieurs navires ne s'échouent avec fracas sur les berges et récifs de la Côte-Nord. Le *Journal* de Walker est somme toute peu loquace quant à la trame événementielle du naufrage. Dès qu'il a pris conscience de la présence de récifs aux abords de plusieurs navires de la flotte, l'amiral aurait rapidement ordonné un changement de cap qui aurait permis à son vaisseau, l'*Edgar*, de s'éloigner de la Côte-Nord et des navires les plus exposés. Le lendemain, il rapporte brièvement ce qui est arrivé selon les premiers bilans qui lui sont faits par d'autres. Le plus clair de l'entrée du 23 août 1711 est dédié à justifier ses décisions de navigation : pourquoi il a estimé erronément que la première terre en vue après plus d'une journée de navigation dans

39. *Ibid.*, 31 juillet.

40. À propos du système de la presse, voir Denver Brunsmann, *The Evil Necessity: British Naval Impressment in the Eighteenth-Century Atlantic World*, Charlottesville, University of Virginia Press, 2013, xii-364 p.

41. Notons que l'analyse de l'escale à Boston bénéficierait d'un examen des nombreux édits et pamphlets en lien avec les besoins de la flotte imprimés directement dans la colonie.

42. King est l'officier supérieur de l'expédition responsable de l'artillerie.

43. Ils ne mentionnent toutefois rien de la question des pilotes, probablement puisque la navigation n'est pas de leur ressort. Leurs journaux sont retranscrits en annexe dans Gerald Sandford Graham, *The Walker Expedition to Quebec*, p. 317-327 et 339-348.

44. Retranscrit dans *Ibid.*, p. 325.

le brouillard était la rive sud, pourquoi il n'a pas accordé d'importance aux premiers avertissements quant à la présence de récifs, etc.⁴⁵. Walker cherche à démontrer son leadership à l'égard de ses marins et de son capitaine, lorsqu'il écrit : « I call'd out as loud as I could to quiet the Men [...]. Captain *Paddon* had order'd an Anchor to be got clear, which, before I could forbid it, was let go, so that I directed the Cable to be cut, and so got off from the Shoar⁴⁶. »

Un portrait sonore et visuel de la nuit funeste

Si le journal de l'amiral ne précise pas le déroulement du naufrage, les entrées des *logbooks* d'autres navires pour le 23 août en livrent des comptes rendus plus détaillés. Tous les journaux de bord des navires de l'expédition ne parlent pas nécessairement du naufrage : certains bâtiments semblent se tenir à distance de la flotte, d'autres n'ont pas encore réussi à la rejoindre⁴⁷. De plus, sur un même navire, toutes les plumes ne sont pas équivalentes : parfois, un officier donne une description détaillée des événements, alors qu'un autre les mentionne à peine. Une certaine subjectivité se manifeste donc dans le choix des informations que chaque officier consigne dans son *logbook*. Cela étant dit, tous les journaux qui décrivent les événements le lendemain du naufrage mentionnent les conditions météorologiques difficiles, des vents puissants et un brouillard persistant. Le maître Rosbes du *Leopard* qualifie ce brouillard de si épais qu'il ne voyait plus les signaux de l'amiral⁴⁸. Quelques navires, comme le *Monmouth*, doivent se fier aux sons des coups de fusil pour deviner que des bâtiments sont en train de s'échouer⁴⁹. Ce recours au son pour signaler le danger est d'ailleurs mentionné dans la plupart des *logbooks*, comme dans celui du second lieutenant Garrard du *Sunderland*, qui parle de « severall ships [who] fired guns, being in distress⁵⁰ ». Pour sa part, l'officier artilleur King ajoute à la description visuelle de la scène en consignait dans son journal que « [a]ll the night we heard nothing but ships fireing and showing lights as in the utmost distress, so that we could not but conclud that the greatest part of our fleet was lost⁵¹ ». Le maître Hooley du *Sapphire*, à l'instar de nombreux autres officiers de l'expédition, profite de la dispersion du brouillard pour faire le point sur l'état

45. Il argue qu'il voguait en maintenant le cap vers le sud avec un vent qui devait le pousser dans cette direction, pensant être au milieu du fleuve, mais que les courants dans cette zone le ramenaient vers la Côte-Nord. Il ne voyait rien, d'où le fait qu'il aurait estimé erronément voir la rive sud et qu'il aurait subséquemment ordonné de changer le cap vers le nord. Il ajoute qu'il s'était mis d'accord avec son capitaine Paddon et ses pilotes sur la direction de la navigation. En outre, il aurait tardé à se soucier de la présence de récifs puisque c'est un officier de l'armée de terre qui lui aurait rapporté en premier la nouvelle. Enfin, son pilote français aurait mis du temps à arriver sur le pont pour confirmer que les récifs en vue étaient bien ceux de la Côte-Nord. Voir *Ibid.*, p. 137-139.

46. *Ibid.*, p. 138-139.

47. C'est notamment le cas des navires de guerre *Tryton Prize* et *Kingston* et de la bombarde *Granada*.

48. G. Rosbes (*master*), *HMS Leopard*, 23 août 1711, ADM 52/211, *Admiralty: Masters' Logs*, NA, Kew.

49. John Mitchell, *HMS Monmouth*, 23 août 1711, ADM 51/4265, *Admiralty: Captains' Logs*, NA, Kew.

50. Charles Garrard (*lieutenant*), *HMS Sunderland*, 23 août 1711, ADM L/S/508 B, *Navy Board, Lieutenants' Logs*, NMM, Greenwich.

51. Retranscrit en annexe de Gerald Sandford Graham, *op. cit.*, p. 330.

de la flotte, qu'il qualifie de «very much shattered⁵²». Enfin, les officiers de deux vaisseaux de la flotte qui ont failli s'échouer produisent des comptes rendus qui donnent un aperçu du sentiment de détresse vécu par une bonne partie des membres d'équipage: ceux du *Montague* et du *Windsor*.

Presque échoués: les cas du Montague et du Windsor

Les deux bâtiments se sont en effet coincés, avec l'*Eagle*⁵³, un navire de transport de troupes, dans un mouillage prenant la forme d'un corridor entre les récifs et la côte, mais s'en sont finalement sortis indemnes. Un lieutenant du *Montague* témoigne: «At 10½ [pm] We See ye maine Land not above ¼ of a mile off, we Lett goe our ↪ [anchor] between the Breakers and the Land where by the Providence of God we had very Good Ground and seaven fathm watr [environ 13 mètres de profondeur]⁵⁴.» Le maître du *Windsor* précise pour sa part que son navire s'est retrouvé à deux *cables* (soit environ 400 mètres) de distance des rochers, évoquant lui aussi l'intervention divine pour expliquer sa chance: «By Gods assistance Gott Safe ofe with ye Lost of best bower & Small bower anchr⁵⁵.» Le général Hill, à bord de ce même navire, note aussi cette chance dans une lettre du 25 août destinée au gouverneur de New York: «The men of warr for the most part very narrowly escaped, especially the *Windsor*, which lay day and night, within less than pistoll shot and between two breakers, where she must unavoidably have perisht if it had not fallen calme⁵⁶.» Tant le *Windsor* que le *Montague* étaient bien positionnés pour entendre et voir les signaux de détresse des navires en train de s'échouer⁵⁷.

Les descriptions variées de la trame événementielle présentées par les officiers dans leurs journaux de bord finissent, dans l'ensemble, par se recouper. Leur croisement permet de brosser un premier portrait de la nuit du naufrage du point de vue de ses acteurs. Consigné dès le lendemain de la tragédie, il vient combler un certain silence du récit de l'amiral à cet égard.

Un bilan des pertes difficile à établir

Établir un bilan exact et définitif du nombre de vies humaines et de navires perdus dans la nuit du 22 au 23 août 1711 est chose impossible. Des différences notables apparaissent à cet

52. Richard Hooley (*master*), *HMS Sapphire*, 23 août 1711, ADM 52/286, *Admiralty: Masters' Logs*, NA, Kew.

53. La présence de l'*Eagle* est notamment mentionnée dans G. Rosbes (*master*), *HMS Leopard*, 24 août 1711, ADM 52/211, *Admiralty: Masters' Logs*, NA, Kew.

54. Auteur inconnu (*lieutenant*), *HMS Montague*, 23 août 1711, ADM L/M/172 A, *Navy Board, Lieutenants' Logs*, NMM, Greenwich.

55. [Henry] Dart (*master*), *HMS Windsor*, 23 août 1711, ADM 52/314, *Admiralty: Masters' Logs*, NA, Kew.

56. Retranscrit en annexe dans Gerald Sandford Graham, *op. cit.*, p. 350.

57. Adam Lyons estime que les récits des officiers de ces deux navires sont les plus à même de donner un portrait fidèle des événements, leurs auteurs étant au plus près de la tragédie. Il se base surtout sur leurs journaux pour présenter son interprétation du déroulement du naufrage. Voir Adam Lyons, *op. cit.*, p. 117.

égard entre la version du *Journal* de Walker et les versions des différents *logbooks* contemporains des événements.

Les premiers rapports, dans les jours qui suivent

Si certains officiers s'abstiennent de se prononcer sur le bilan des pertes humaines et matérielles du naufrage, peut-être pour éviter de contredire leurs supérieurs, d'autres vont rapidement s'y adonner. Dès le 23 août, le capitaine Arris du *Windsor*, le lieutenant Garrard et le maître Bruce du *Sunderland*, ainsi que le lieutenant Nicholas du *Dunkirk* sont les premiers à coucher sur papier leurs estimations⁵⁸. Ils évoquent entre 900 et plus de 1000 morts, avec 8 à 9 navires échoués, parfois en précisant la présence d'un navire de ravitaillement de la Nouvelle-Angleterre, mais sans le nommer. Le capitaine du *Windsor* est par ailleurs le seul à consigner dans son journal la présence de femmes et d'enfants parmi les noyés, corroborant ainsi le témoignage d'un des premiers Français à rapporter à Québec la nouvelle du naufrage, François de Lavaltrie⁵⁹.

Tableau 1. Compilation des bilans des pertes contenus dans les *logbooks* et le *Journal* de Walker

Navire	Officier	Date	Nombre de morts	Nombre de navires échoués (incluant les transports)	Nombre de transports échoués	Mention de femmes et d'enfants parmi les décès
<i>HMS Windsor</i>	Capitaine Robert Arris	23 août 1711	Environ 900	8	7	Oui
<i>HMS Sunderland</i>	Lieutenant Charles Garrard	23 août 1711	Plus de 1000	8 (dont 1 de la Nouvelle-Angleterre)	7	Non
<i>HMS Sunderland</i>	Maître James Bruce	23 août 1711	900	9	9	Non
<i>HMS Dunkirk</i>	Lieutenant Edward Nicholas	23 août 1711	911	9	9	Non
<i>HMS Monmouth</i>	Maître Arkindile	25 août 1711	884	8	8	Non
<i>HMS Dunkirk</i>	Maître Nicholas Fozer	25-26 août 1711	Beaucoup	8	8	Oui (mention de femmes parmi les rescapés)

58. Pour l'ensemble des bilans des pertes dressés dans notre corpus, voir le tableau 1.

59. La déclaration de Lavaltrie est retranscrite dans *op. cit.*, p. 405-407.

Navire	Officier	Date	Nombre de morts	Nombre de navires échoués (incluant les transports)	Nombre de transports échoués	Mention de femmes et d'enfants parmi les décès
<i>HMS Basilik</i>	Maître-Commandant Robert Harward	25 août 1711	Plus de 800	8	8	Non
<i>HMS Sunderland</i>	Capitaine John Cockburne	25 août 1711	884 (sans les marins)	9	9	Non
<i>HMS Leopard</i>	Maître G. Rosbes	25 août 1711	Au moins 900	8	7	Non
<i>HMS Edgar</i>	Amiral Hovenden Walker	23 août 1711 [1720]	884	8	7	Non
<i>HMS Tryton Prize</i>	Commandant Richard Girlington	31 août 1711 (nouvelle du <i>HMS Sapphire</i>)	884	8	8	Non
<i>HMS Kingston</i>	Lieutenant Robert Long	31 août 1711 (nouvelle du <i>HMS Leopard</i>)	Environ 1000 (sans les marins)	10	10	Non
[Armée de terre] <i>HMS Windsor</i>	Colonel Richard King	11 septembre 1711	740 (sans les marins)	10 [Voir la note 63]	8 [Voir la note 63]	Oui (pas de mention des enfants)
[Armée de terre] <i>HMS Windsor</i>	Brigadier général John Hill	9 septembre 1711	740	9 [Voir la note 63]	8 [Voir la note 63]	Oui (pas de mention des enfants)
[Armée de terre] Sur un transport	Colonel George Lee	12 septembre 1711	1200 ou 1300	9	9	Oui

Le bilan britannique des pertes semble s'uniformiser à la suite d'un conseil de guerre qui réunit les colonels ainsi que les capitaines de la flotte, le 25 août. Selon Walker, l'un des buts de cette rencontre aurait été en effet « that a perfect Account may be had of the Soldiers lost⁶⁰ ». Un bilan « unifié », présenté dans les entrées du 25 août de plusieurs *logbooks*, chiffre les décès aux environs de 884 (excluant les marins, selon le capitaine Cockburne du *Sunderland*) et les navires échoués à 8, dont un navire de ravitaillement colonial. Le maître du *Leopard*, qui a participé aux opérations de sauvetage de certains rescapés et qui consigne aussi ses estimations le 25 août, tend à augmenter le nombre de

60. *Ibid.*, p. 141.

décès, qu'il porte à au moins 900. Aucun de ces officiers ne mentionne explicitement les décès de femmes et d'enfants, bien que le maître Fozer du *Dunkirk* précise avoir sauvé quelques dizaines de femmes.

Dans son *Journal*, publié neuf ans après les faits, Walker reprend le bilan unifié présenté par les *logbooks* des officiers de ces navires⁶¹, écartant les bilans « officiels » envoyés à Londres en septembre 1711 par Richard King et John Hill⁶². Si les deux militaires de l'armée terrestre chiffrent les pertes à 740 soldats (excluant les marins), un nombre plus bas que celui de Walker, ils notent la présence de femmes parmi les noyés. Du côté des navires, King est le seul à évoquer un *sloop* marchand des Treize Colonies – autre que le navire de ravitaillement – parmi les bâtiments échoués, ce qui gonfle son bilan à 10 épaves⁶³.

Bref, l'amiral, souhaitant réhabiliter sa réputation, choisit de présenter des données qui constituent, par rapport aux autres bilans, des estimations à la baisse du nombre de décès et des dommages matériels causés par le naufrage. Il passe en outre sous silence la présence de femmes et d'enfants parmi les naufragés et les noyés. Les *logbooks* qui brossent un bilan de l'évènement le 25 août 1711 appuient sa version – peut-être les a-t-il consultés lors de l'écriture du *Journal*? –, mais ceux qui rapportent une estimation dès le 23 août ainsi que les officiers des forces terrestres laissent entrevoir des pertes plus lourdes.

Les rapports des navires absents au moment des faits

Six jours après l'établissement du bilan unifié, le *Tryton Prize* et le *Kingston*, absents au moment du naufrage, apprennent la nouvelle. Le *Sapphire* transmet au capitaine du *Tryton* des chiffres similaires à ceux de Walker. Toutefois, le *Leopard*, qui a continué à arpenter le site du naufrage après le 25 août, donne au lieutenant Long du *Kingston* un bilan plus élevé : environ 1000 morts, excluant les marins, ainsi que 10 navires de transport de troupes échoués. L'augmentation du décompte après les opérations de sauvetage se répercute aussi dans une lettre datée du 12 septembre 1711 de George Lee, officier des troupes terrestres de Rhode Island, à un destinataire inconnu en Angleterre. Le navire de transport sur lequel se situe son régiment reste trois jours après la catastrophe auprès du *Leopard*. Lee, qui n'est directement redevable ni à Londres ni à Walker, raconte être descendu à terre pour contribuer aux opérations de sauvetage. Il aurait alors vu « 9 ships tore

61. *Ibid.*, p. 140.

62. Walker envoie, lui aussi, un bilan « officiel » à Londres au même moment. Si nous n'avons pu mettre la main sur le document original, Graham estime que le document reprend presque mot pour mot le contenu du *Journal*. Le périodique *The Political State of Great Britain* de 1712, pour sa part, publie l'intégralité de la lettre, dans laquelle il est question de la perte d'environ 800 hommes (officiers, soldats et marins) et de 8 navires de transport. Le fait que cette lettre parle de Walker à la troisième personne soulève cependant des doutes sur l'identité réelle de son auteur. Voir *Ibid.*, p. 358, et *The Political State of Great Britain*, vol. 2, 1712, p. 271-274.

63. Les bilans des pertes de navires de King et de Hill auraient comptabilisé un navire en trop, le *John and Sarah*, qui n'aurait jamais participé à l'expédition selon *Ibid.*, p. 35-36.

to pieces, and the bodies of 12 or 13 hundred brave men with women and children lying in heapes on the shoar⁶⁴».

La prise en compte de toutes ces estimations permet d'apprécier la difficulté de s'accorder sur un bilan officiel et final des pertes, et remet en question le caractère exact généralement conféré à celui présenté par Walker⁶⁵. La participation au sauvetage des rescapés, la volonté de ne pas s'inscrire en faux du bilan privilégié par le conseil – présidé par l'amiral –, la confusion qui règne au lendemain d'un naufrage, les pratiques de recensement ou encore le manque d'informations des Britanniques au sujet des navires coloniaux anglo-américains sont autant d'éléments qui peuvent expliquer en partie la variation des chiffres présentés dans les *logbooks*.

Les conseils de guerre et l'abandon de l'expédition

À la suite du naufrage, deux conseils de guerre sont convoqués par l'amiral Walker et le général Hill pour consulter leurs subalternes sur la viabilité de poursuivre l'expédition. Ce type de réunion impliquant tous les officiers est généralement la norme dans la sphère maritime lorsqu'une situation exceptionnelle, comme un naufrage, contraint le chef de l'expédition à ne plus pouvoir suivre ses ordres initiaux.

Une première rencontre, deux jours après le naufrage

Le conseil de guerre du 25 août 1711 n'a pas seulement servi à unifier le bilan des pertes : il a aussi permis de statuer sur l'abandon de l'expédition vers Québec.

Dans son *Journal*, Walker explique qu'il devait tenir un conseil pour prendre le pouls de ses officiers et assurer ses arrières en cas de reddition de comptes : « I believed I could not refuse to consult the Captains [...] for had I proceeded without there Concurrence, and a second Disaster ensued, I should then have been left without any manner of Excuse⁶⁶. » Lors de la rencontre, les capitaines auraient été frustrés de ne pas avoir été consultés plus tôt à propos de la faisabilité du voyage, Walker rétorquant qu'ils ne pouvaient pas déroger à ses ordres. Selon l'amiral, les pilotes de l'expédition auraient tous été questionnés pour déterminer s'ils étaient en mesure de conduire la flotte à Québec, ce qu'aucun d'entre eux n'aurait pu faire. La décision aurait alors été prise à l'unanimité : « That by reason of the Ignorance of the Pilots, it was wholly impracticable to go up the River [...] as far as *Quebec*, as also the Uncertainty and Rapidity of the Currents, as by fatal Experience was found⁶⁷. »

Les entrées du 25 août des journaux de bord de l'expédition demeurent brèves à cet

64. George Lee (*colonel*), *Lettre à un destinataire anonyme*, 12 septembre 1711, C.O. 5/9/016, *Board of Trade and Secretaries of State: Amercia and West Indies, Original Correspondance*, NA, Kew.

65. L'historiographie récente se montre conséquemment plus prudente dans ses estimations des pertes de la flotte au lendemain du naufrage. Par exemple, Croft et Thuot, prenant également en considération des sources françaises qui portent le nombre de décès jusqu'à 3000, s'en tiennent à un bilan de 9 ou 10 navires échoués et de « plusieurs centaines de morts ». Voir Marie-Ange Croft, et Jean-René Thuot, *op. cit.*, p. 23.

66. Gerald Sandford Graham, *op. cit.*, p. 141.

67. *Ibid.*, p. 142.

égard. Elles évoquent seulement le manque d'expérience généralisé des pilotes comme justificatif pour le retrait de la flotte. Le maître Rosbes du *Leopard* souligne que si la flotte avait disposé de pilotes compétents, «wee should not have stear'd so farr northerly as to come to that Disaster⁶⁸». Le capitaine Mitchell du *Monmouth* rapporte aussi un consensus sur la responsabilité des pilotes vis-à-vis du désastre : «itt was agreed that all ye pilots were incapable⁶⁹.» Bien que les comptes rendus de la rencontre soient assez sommaires, des officiers semblent accentuer le blâme destiné aux pilotes en raison de leur incapacité à accomplir leur mission, comme le maître-commandant Harward du *Basilik*, qui écrit : «The Pilotts [...] were found to be very Ignorant Persons⁷⁰.»

Si les *logbooks* sont peu bavards à propos de l'événement, Samuel Vetch, le gouverneur d'Annapolis Royal depuis 1710, qui accompagne la flotte, livre un récit divergent du conseil de guerre. Ardent promoteur du projet d'invasion de la Nouvelle-France, Vetch insinue clairement, dans une lettre adressée à Walker et datée du 26 août, que la faute pour le naufrage revient aux pilotes français de l'amiral, qui les auraient trahis⁷¹. Le gouverneur réitère ses soupçons dans son journal de voyage et suggère que les pilotes n'ont pas tous été consultés le 25 août à propos de la faisabilité de remonter le fleuve jusqu'à Québec⁷². Vetch, qui a déjà fait le voyage vers la capitale du Canada en 1705⁷³, assure en outre s'être lui-même proposé à Walker comme éclaireur pour sonder un fleuve qu'il dit bien connaître, sans pour autant pouvoir y guider une flotte entière⁷⁴.

Les dires du gouverneur ne sont toutefois appuyés par aucun officier de la marine britannique, ni par les officiers supérieurs Hill et King⁷⁵. Les entrées des *logbooks*, par leur silence à ce chapitre, semblent donc corroborer la version de l'amiral, bien que leur caractère laconique ne réfute pas explicitement les allégations de Vetch.

Attaquer ou non Plaisance

Pour respecter l'objectif secondaire de ses ordres – une attaque sur Plaisance – et pour ne pas rentrer à Londres avec un constat d'échec total, Walker, selon son *Journal*, aurait proposé soit de conduire la flotte vers les Antilles pour attaquer les îles françaises ou espagnoles, soit de passer l'hiver à Boston pour attaquer Plaisance au printemps suivant. En ce début de septembre 1711, l'attaque de la colonie terre-neuvienne semble en effet risquée : le ravitaillement de la flotte n'est pas assuré, tandis que la navigation se complique à mesure

68. G. Rosbes (*master*), *HMS Leopard*, 26 août 1711, ADM 52/211, *Admiralty: Masters' Logs*, NA, Kew.

69. John Mitchell, *HMS Monmouth*, 25 août 1711, ADM 51/4265, *Admiralty: Captains' Logs*, NA, Kew.

70. Robert Harward (*master and commander*), *HMS Basilik*, 25 août 1711, ADM 51/4122, *Admiralty: Captains' Logs*, NA, Kew.

71. Retranscrite en annexe dans Gerald Sandford Graham, *op. cit.*, p. 361-362.

72. Retranscrit en annexe dans *Ibid.*, p. 362-366.

73. *Ibid.*, p. 8.

74. Dans son *Journal*, Walker affirme que Vetch, après une seconde tempête qui toucha la flotte, lui aurait admis qu'il avait bien fait de ne pas l'écouter, que vivre cette tempête sur Saint-Laurent aurait été catastrophique. Voir *Ibid.*, p. 148.

75. Voir leurs correspondances et journaux retranscrits en annexe dans *Ibid.*, p. 330-331 et 352.

que l'hiver approche. Hill, qui préfère abandonner cet objectif et rentrer s'expliquer en Grande-Bretagne, s'accorde avec Walker pour tenir un nouveau conseil de guerre, le 8 septembre 1711, afin de décider de la marche à suivre⁷⁶.

Dans le rapport de la rencontre qu'il livre neuf ans après les faits, Walker souligne la présence de Samuel Vetch⁷⁷. L'amiral semble tenir à associer Vetch à la prise de décision finale d'abandonner tous les objectifs de l'expédition. Comme le note l'historien Adam Lyons, Vetch avait vivement critiqué Walker après les événements, pour avoir complètement délaissé les intérêts coloniaux, suivi en ce sens par ses compatriotes nord-américains Joseph Dudley et Francis Nicholson⁷⁸. En annexe de son *Journal*, Walker prend ainsi soin de joindre une copie de la résolution du conseil de guerre, adoptée unanimement, sur laquelle l'officier nord-américain a apposé sa signature⁷⁹. La participation du gouverneur au premier conseil n'était pourtant pas explicitée dans l'entrée du 25 août du *Journal*, Walker s'étant alors contenté de mentionner la présence des officiers des troupes terrestres⁸⁰. En fin de compte, le manque de provision, l'incertitude d'obtenir un approvisionnement suffisant et la saison trop avancée auraient poussé le conseil à un consensus en faveur du démantèlement de l'opération et du retour des navires à leur pays d'attache⁸¹.

La plupart des *logbooks* des autres navires de l'expédition demeurent concis dans leur compte rendu de la rencontre du 8 septembre 1711. Leurs entrées donnent des informations similaires, à l'instar du maître Rosbes du *Leopard*, qui consigne dans son journal que «twas the Result of yesterdays Consultation for the fleett to proceed to great Brittan ther being no more yn [than] 10 weeks short allowance of Provisions left⁸²». Les journaux et correspondances de John Hill et de Richard King sont eux aussi plutôt succincts dans leurs comptes rendus de la rencontre⁸³. L'absence de toute mention de Vetch dans ces autres journaux de bord peut soulever des questionnements autour sa présence dans le journal original de Walker ; son nom aurait-il été ajouté lors de la réécriture, dans le contexte de la montée des tensions entre Britanniques et coloniaux après le cuisant échec de l'expédition ? La perte de cet original empêche de le vérifier cette information hors de tout doute.

Conclusion

Jusqu'ici, l'historiographie, depuis la fin du XIX^e siècle, a conféré une autorité certaine au récit consigné dans le *Journal* de Walker, sans réelle prise en compte de son contexte de

76. *Ibid.*, p. 144-145.

77. *Ibid.*, p. 148.

78. Adam Lyons, *op. cit.*, p. 138-139.

79. Gerald Sandford Graham, *op. cit.*, p. 251-252.

80. *Ibid.*, p. 141-142. Vetch ne fait pas partie non plus des signataires de la copie de la résolution du 25 août incluse en annexe par Walker. Mentionnons toutefois que l'ensemble des officiers des forces terrestres étaient exclus du processus décisionnel de ce conseil, contrairement à celui du 8 septembre.

81. *Ibid.*, p. 148.

82. G. Rosbes (*master*), *HMS Leopard*, 8 septembre 1711, ADM 52/211, *Admiralty: Masters' Logs*, NA, Kew.

83. Gerald Sandford Graham, *op. cit.*, p. 333 et 352.

rédaction. Pour leur part, les *logbooks* des navires de la flotte n'ont pratiquement pas été mobilisés. Certes, ces documents sont particulièrement arides et difficiles à analyser : écrits à la main, dans un langage abscons, ils sont truffés de termes maritimes techniques et d'abréviations qui leur sont propres. Comme le *Journal* de Walker, ils doivent être examinés en tenant compte de leur nature première, c'est-à-dire des documents administratifs à portée juridique qui se démarquent par leur brièveté et leur concision. Or, le croisement des entrées des différents *logbooks* permet tout de même de dégager des récits de témoins directs – ou indirects –, qui sont consignés sur le vif par les officiers de la flotte. Ces récits peuvent combler des silences du *Journal* de Walker, corroborer ou non ses dires qui, rappelons-le, sont couchés sur papier près de dix ans après les faits. L'examen du large corpus de journaux de bord de la flotte Walker appelle à la poursuite du renouvellement de l'historiographie de l'expédition de 1711. Les nouvelles recherches bénéficieraient de la prise en considération des récits qui émergent de l'entrée en dialogue des *logbooks* entre eux, d'une part, mais aussi avec d'autres corpus de sources peu exploités pour l'étude de cet événement aux répercussions majeures, comme la presse périodique européenne.