PROJECT MUSE®

Au fil des eaux de la Sèvre: Une interface avec les
colonies d'Amérique au XVIII e siècle

Laurent Marien

French Colonial History, Volume 10, 2009, pp. 189-207 (Article)

Published by Michigan State University Press

DOI: <https://doi.org/10.1353/fch.0.0012>

➔ *For additional information about this article*

<https://muse.jhu.edu/article/266560>

Au fil des eaux de la Sèvre: Une interface avec les colonies d'Amérique au XVIII^e siècle

LAURENT MARIEN

In focusing mainly on the study of the great Atlantic ports to understand the relationship between early modern France and its colonies, particularly New France, historiography has neglected the hinterlands. As a result, the maritime economy remains imperfectly documented. The aim of this contribution is to measure the impact of colonial and maritime relations on the countryside inland from La Rochelle and Rochefort, along the Sèvre niortaise, and to assess their importance in the spatial organization of these territories. What we discover is not only a trade and transit area, but also a production and transformation platform dealing with New France. Migratory flows also contributed to these colonial exchanges: the region of Marans and the Sèvre axis were a recruiting and transit area for people who made their way to the other side of the Atlantic in the eighteenth century.

En privilégiant l'étude des grands ports atlantiques pour saisir les relations entre la France et ses colonies, en particulier la Nouvelle-France, l'historiographie a négligé les arrière-pays, et finalement le socle de l'économie maritime reste mal

Professeur d'Histoire-Géographie pendant près d'une quinzaine d'années dans l'enseignement secondaire en lycée, en charge d'une section ABIBAC, et formateur d'Histoire-Géographie, intervenant aussi sur le patrimoine, l'éducation au développement durable et l'Histoire-Géographie comme discipline non linguistique (DNL), Laurent Marien a été nommé à la rentrée 2008 Inspecteur d'Académie-Inspecteur Pédagogique Régional dans l'Académie de Poitiers. Après une maîtrise réalisée à l'Université Laval et à l'Université de Poitiers, puis un master's à l'Université de Poitiers, il est inscrit en thèse de 3^e cycle sous la direction de Jacques Péret et intégré au laboratoire GERHICO dans cette même université.

French Colonial History, Vol. 10, 2009, pp. 189–208. ISSN 1539-3402. © 2009 French Colonial Historical Society. All rights reserved.

connu. L'objectif de cette contribution est de mesurer, au fil des eaux de la Sèvre niortaise, l'impact de ces relations coloniales et maritimes sur les arrière-pays rochelais et rochefortais, et d'évaluer leur place dans l'organisation spatiale de ces territoires. Au-delà d'une zone de transit et de commerce, on découvre un espace de production et de transformation en contact avec la Nouvelle-France. Les flux migratoires participent aussi à ces échanges coloniaux: le pays marandais et l'axe de la Sèvre sont aussi une zone de recrutement et de circulation des individus qui ont choisi de traverser l'Atlantique.

L'étude des relations entre les colonies françaises, notamment la Nouvelle France, et leur Métropole se concentre, pour l'époque moderne, sur les objets et les modalités d'échanges, les routes et les portes d'entrées principales de chaque côté de l'Atlantique¹, tels que les grands ports comme Bordeaux, Nantes, Rouen ou La Rochelle en France,² et Québec, Montréal ou Louisbourg en Amérique du Nord. Les rapports entre économie maritime et économie générale restent finalement assez mal connus. On distingue assez mal l'organisation que supposaient en amont ces échanges maritimes. Les trafics du quotidien, en particulier ceux de proximité immédiate autour de chaque foyer portuaire ou de plus long rayon, à échelle interrégionale, restent peu étudiés. Pourtant Alain Cabantous, André Lespagnol et Françoise Péron, dans leur ouvrage *Les Français, la terre et la mer*³, appelaient à ne pas minimiser ces trafics qui peuvent présenter un caractère structurel, sur la base d'échanges réguliers entre des régions aux productions complémentaires, et offrir une dimension conjoncturelle, ce qui ne les rendaient pas moins importants par les occasions de profit qu'ils pouvaient offrir aux marchands. Ils constituent le socle de l'économie maritime française. De la même manière les historiens des campagnes de l'Ancien Régime ont souvent mis en avant le caractère, à leurs yeux, périphérique du grand commerce, et plus encore du commerce maritime par rapport à l'économie globale.

Ces trafics à différentes échelles, portés par la voie fluviale ou littorale, reflètent et induisent des dynamiques économiques complexes, entre les régions littorales et leurs foyers portuaires, mais aussi entre ceux-ci et l'intérieur, à travers les jeux multiples de la redistribution et de la stimulation des productions pour l'exportation, étendant vers de larges arrière-pays l'influence de ces flux maritimes.

LE CHOIX DE L'AXE DE LA SÈVRE COMME OBJET D'ÉTUDE DE CES RELATIONS coloniales permet d'intégrer et de saisir le rôle de l'arrière-pays de ces ports⁴, ici La Rochelle et Rochefort, véritables synapses entre les deux rives de l'Atlantique. Il s'agit de dépasser la dimension strictement maritime, souvent privilégiée dans l'historiographie, pour s'intéresser aux circuits en amont et mesurer le rôle des zones littorales, des petits ports en contact avec les grands ports ouverts sur les colonies. La Rochelle, en situation de presqu'île, coincée entre la mer, les marais salants et un étroit plat pays est dépourvue d'accès direct à une rivière. Elle a donc largement recours au cabotage de proximité qui draine un espace compris entre les Sables et la Seudre. C'est donc une foule de barques et gabarres qui assure l'approvisionnement de La Rochelle en « bleds », en bétail, ainsi qu'en bois et en matériaux de construction. Ces embarcations remontent les estuaires des rivières proches, la Charente au Sud et la Sèvre niortaise au Nord, au moins jusqu'à Marans. De fait, Marans est un espace de transit, d'échange et de consommation de produits des colonies, un arrière-port de La Rochelle. Les flux dépassent le cadre local, celui de l'arrière-pays rochelais, pour prendre une dimension régionale, celle du Centre Ouest, du Sud de la Bretagne jusqu'au Poitou. L'objectif est d'appréhender au plus près ces hommes et ces territoires qui participent à ces flux de marchandises et de population.

Espace d'approvisionnement, ce gros bourg contribue au ravitaillement en blé du Canada en drainant et distribuant des grains vers La Rochelle ou vers Rochefort. Le pays marandais est aussi un débouché et une zone de transit pour les produits coloniaux qui font parfois l'objet d'une taxation particulière par le seigneur de Marans. Les pelleteries transitent ainsi à Marans pour être livrées au pays niortais. Marans et son pays contribuent également au mouvement migratoire en direction du golfe du Saint-Laurent. Quelques familles ont fait le choix du départ pour aller s'installer en Nouvelle-France. L'échelle de notre étude permet de dresser un portrait socio-économique de ces migrants et d'émettre des hypothèses sur leurs motivations.

CETTE ÉTUDE REPOSE SUR DES SOURCES DIVERSES. LES PAPIERS ADMINISTRATIFS, de la Marine à Rochefort, de l'intendance et de l'Amirauté à La Rochelle ainsi que ceux de la seigneurie de Marans nous fournissent la matière à une première approche que complètent les actes notariés des paroisses du pays marandais. Nous nous attacherons à esquisser les flux et les marchandises à destination

des colonies; nous verrons que la Sèvre est un couloir de circulation dans les relations de la Métropole avec ses colonies, mais que ces échanges concourent au développement et à l'aménagement de cet axe fluvial. Cet espace contribue aussi au fonctionnement de la Marine et de l'Arsenal de Rochefort ; il est enfin le lieu de recrutement d'émigrants pour le Canada.

Un espace d'échanges de marchandises

Elsa Guerry s'est engagée sur cette piste de recherche⁵ dans une notice sur « la Sèvre niortaise, axe de circulation essentiel aux échanges économiques avec la Nouvelle-France », publiée dans l'ouvrage *Champlain ou les Portes du Nouveau Monde*, dirigé par Dominique Guillemet et Mickaël Augeron. Elle constatait déjà la prégnance de ce lien avec Nouvelle-France sur l'axe de la Sèvre, et rappelait que deux « sauvages canadiens » figuraient sur les armes de la ville de Niort au XIX^e siècle. Effet de mode ou volonté d'incarner les relations avec le Canada, il s'agit bien d'un indice du rôle de cette ville et de l'axe de la Sèvre dans les relations avec la Nouvelle-France, ce dont témoignait déjà l'historiographie du XIX^e siècle, qui accordait, tant au Canada qu'en France, une grande importance aux échanges entre le Poitou et le Canada français. Les échanges de marchandises sont un premier indicateur. A partir du XVII^e siècle deux pôles ont acquis une puissance qui les rend autonomes de la ville de Poitiers. La Rochelle puis Rochefort deviennent des portes majeures du littoral français, polarisant activités littorales variées et arrière-pays entre Loire et Gironde. Les flux d'hommes et de marchandises deviennent peu à peu primordiaux au XVII^e siècle. Sel, eaux de vie, canons, papier, pelleteries, faïences circulent dans les deux sens sur la Sèvre niortaise et sur la Charente, les deux fleuves qui drainent les flux vers ces deux pôles urbains.⁶

Sur la Sèvre, si l'on peut dénombrer plusieurs ports de taille variable, Marans, en Aunis, à la confluence de la Vendée et de la Sèvre, et Niort, en Poitou, dominaient les échanges. Véritable plaque tournante, Marans contrôlait l'ensemble du trafic sévrien. D'amont, blés et vins en majorité descendaient par une armada de gabarres venues de Niort, de Fontenay-le-Comte et des petits ports du fleuve. Elles revenaient souvent chargées de sel ou de denrées acheminées par mer d'horizon plus lointain. Son rôle d'entrepôts avait pris

des proportions considérables, nécessitant la mise en place aux abords du port de magasins spécialisés à cet effet.⁷ Plus en amont sur la Sèvre, on connaît les doléances des marchands de Niort pour qui le mauvais entretien des écluses de Rousille entraîne la perte de marchés importants, dont ceux de la Nouvelle-France, aussi s'efforcent-ils d'obtenir des conditions de navigation assez satisfaisantes tout au long du XVIII^e siècle, au moyen parfois de gros travaux pour lutter contre l'envasement du lit de ce fleuve surtout depuis Marans jusqu'à son embouchure. Niort joue dans ce circuit un rôle déterminant: elle est le relais avec le Poitou. Située au contact des plaines du Moyen-Poitou et du marais poitevin, elle bénéficie de sa position de « tête de rivière » sur la Sèvre, aménagée et canalisée au prix de gros travaux. Depuis Niort les barques descendent jusqu'à Marans, port de transbordement avec les navires de mer, chargées des bleds poitevins, essentiellement sous forme de farines ou minots, puis de vins locaux sans compter les produits de la manufacture textile niortaise. Au retour elles remontent la Sèvre avec le plus souvent de lourdes cargaisons de sel venues des marais salants d'Aunis et de Saintonge qui transitent par le grenier à sel de Niort avant de gagner le Haut-Poitou et haut delà. Niort, comme Marans, est donc assez largement tournée vers l'Atlantique par son trafic fluvial.

Les registres de commerce de maisons québécoises⁸ nous fournissent une liste de produits exportés: farines, droguets, pinchinats, bas de « Saint-Mexans », gants de Niort . . . Un état de 1728–1729 donne un aperçu des produits importés (pelleteries, huile de morue et morue verte de Terre-neuve) via la Sèvre à destination des chamoiseurs et gantiers niortais: « il se fait aussy à Niort, un aprest de pelleterie pour les bufles, chamois et de toutes autres sortes de peaux, qu'on tire la plus grande partie de Canada ou Nouvelle-France ». Un mémoire de 1759 offre également l'itinéraire de ces produits embarqués à Marans à destination de Niort via le port de Coulon, puis au milieu du XVIII^e siècle, débarqués dans ce même port qui devient un entrepôt, et acheminés par voie de terre car la navigation devient plus difficile en raison de l'envasement.⁹ Enfin un inventaire après décès de 1742 nous apprend que Pierre Mauduit, habitant de Niort au 6 rue des Halles, conserve dans son adouberie située dans les faubourgs de la ville, des barriques d'huile du Canada et des peaux de castors.¹⁰ Ces quelques éléments même fragmentaires témoignent du commerce entre la Nouvelle-France et le Centre-ouest par l'axe de la Sèvre. Ce sont pourtant les bleds qui restent au cœur de ces échanges sur la Sèvre.

EN TANT QUE COLONIE, LA NOUVELLE-FRANCE ENTRETIENT DES CONTACTS privilégiés avec les ports de La Rochelle et de Rochefort. Les fleuves de la Charente et de la Sèvre niortaise sont des pièces centrales de ce réseau d'échanges avec cette colonie. La production de bleds du Poitou, mais aussi de l'Aunis et de la Saintonge, la production de farines et le commerce des bleds sur l'axe de la Sèvre, participent à ce commerce colonial, à l'alimentation de la colonie et des troupes qui y sont stationnées, et sont bien souvent indispensables à l'avitaillement des navires à Rochefort et à La Rochelle. Les bleds et farines embarqués vers l'Amérique, et le Canada en particulier dans les mauvaises années de récoltes, sont le fait des marchands et négociants dans le cadre du commerce colonial. Ils sont ponctuellement le fait de l'État qui passe commande à Rochefort. Entreprise difficile et généralement non rentable, le ravitaillement par l'État du Canada à partir de la Métropole reste assez exceptionnel: Louise Dechêne rappelle que seule l'expérience de 1743 a bien fonctionné avec près de 15 000 minots de blés importés. Ces importations sont peu de chose par rapport aux besoins réunis des troupes, des villes et du commerce des fourrures qui peuvent représenter plus de 80 000 minots.¹¹ Cependant c'est au nom du munitionnaire de la Marine qu'en 1710 et les années suivantes le rochelais Antoine Pascaud envoie des navires chargés de farines à Québec, mais aussi 4065 quintaux pour Terre-Neuve et l'Acadie en 1710, 1800 quintaux pour les Antilles en 1714 et 1100 autres pour Louisbourg. En 1736 le munitionnaire expédie de Rochefort 11 060 quintaux dont près de 60% vont aux Antilles, 2500 quintaux en Louisiane et 2011 à la garnison de l'Île Royale.¹² Il ne faut pas négliger le poids de l'arsenal de Rochefort dans ces commandes frumentaires et les commandes de blés à Marans pour les colonies sont d'ailleurs nombreuses et régulières. En 1741 l'arsenal acquiert 3600 quintaux de farines de Marans pour la Louisiane, et 2500 quintaux de farines de Marans pour la Martinique et Saint-Domingue. Modestes en regard du volume des exportations marchandes vers les colonies et des besoins des garnisons, ces commandes officielles ont considérables pour le Centre-Ouest au milieu du XVIII^e siècle. Il faut cependant noter un déclin des commandes de l'Arsenal à Marans à partir des années 1750 en raison de la qualité estimée des grains comme en témoigne une lettre du ministre Brémond du 26 janvier 1754:¹³

L'altération survenue aux six mille quintaux de farines en question, ne peut être attribué n'y au Munitionnaire n'y a ses commissionnaires, elle ne peut provenir

que d'un vice-caché dans les bleds, qui s'est développé plus promptement, parce que leur fabrication a été exigée dans la saison la plus chaude [. . .]

Quant aux farines à tirer de Marans pour le restant du service de cette année, il est infiniment hasardeux de s'engager à en fournir de ce pays, avant qu'on ait préalablement remédié aux inconvénients de la première fabrication à La Motte Sainte Heraye, le Munitionnaire fait venir de Toulon le Sieur Le Clerc dont la capacité pour la manutention des farines est connue il l'envoyera à La Motte Sainte Heraye pour y prendre les éclaircissements nécessaires, et voir sur les lieux les moyens d'obvier aux abus passés et de rétablir cette manufacture, objet très intéressant mais dans lequel il est impossible de réussir, sans l'appui du Ministère dans cette position, le Munitionnaire représente à Votre Grandeur, que pour cette année il croit indispensable de tirer de Bordeaux le restant des farines nécessaires aux colonies sauf seulement 6000 quintaux à partir en avril et mai pour l'Isle Royale, qu'il juge devoir prendre en Angleterre, vue la brièveté du temps et les quantités considérables que Bordeaux doit fournir d'ici à cette époque, il supplie Monseigneur, de lui donner au plutôt ses ordres définitifs sur ces articles.

De plus, si Bordeaux devient alors le premier port de ravitaillement du Canada¹⁴, il s'approvisionne lui-même et en grande partie sur l'axe de la Charente, à La Rochelle, et sur la Sèvre, à Marans qui reçoit les blés du Poitou.

La Sèvre qui traverse des marais progressivement desséchés, grâce au creusement de canaux et mis en culture, est l'élément structurant cet axe commercial. La Rochelle apparaît comme « le centre économique d'une nébuleuse portuaire » et, vraisemblablement, le bourg de Marans est sous la dépendance financière de la capitale aunisienne. Ces activités commerciales sont confirmées par les témoignages de nombreux contemporains.¹⁵ Ainsi Claude Masse écrit que « Marans est le grenier de l'Aunis » et que « ce bourg est considérable pour son commerce, qu'il fait par eau et par terre ». Dumoulin parle d'un « lieu très considérable, [où] l'on y fait un grand commerce de bleds ». L'intendant Bégon révèle que Marans contribue à ravitailler en grains toute la côte atlantique de Bayonne à Nantes et peut aller jusqu'au Portugal et l'Espagne quand le commerce est permis. Au XVIII^e siècle, les auteurs ne tarissent pas d'éloges sur ce port, grenier à blé du Poitou, de La Rochelle et d'une partie des colonies.

Comme Tonnay-Charente sur le fleuve éponyme, Marans est sur la Sèvre niortaise le principal centre d'approvisionnement pour la cité rochelaise. Un

mémoire au roi du 8 décembre 1737 parle de l'importance commerciale de la Sèvre niortaise : « Personne ne peut connaître la province du Poitou sans scavoir que presque tout le commerce qui s'y fait n'a d'autre débouché que la navigation sur la rivière de Saivre. C'est sur cette rivière que s'embarquent les bleds et autres denrées qui se recueillent dans toutes les parties, orientale, méridionale et même occidentale de cette province, et c'est de cette rivière qu'elles reçoivent toutes les denrées étrangères qui leurs sont nécessaires. »¹⁶ A l'automne 1739, constatant que les blés ne manquent pas dans la région, Orry autorise la Compagnie des Indes à venir s'approvisionner en légumes et en grains dans le port de Marans pour ravitailler les colonies.¹⁷

Les trafics avec les colonies sont bien sûr une source de revenus en raison des droits qui étaient levés, parfois de manière abusive par les seigneurs. Il en est ainsi sur la Sèvre à hauteur du port de Coulon, où les chamoiseurs déplorent les tarifs pratiqués sur les péages de ce port sur les peaux et les huiles.¹⁸ Le seigneur de Marans lève aussi sur certains produits coloniaux ou/et exotiques une taxe. La pancarte des droits et coutumes de péages de Marans de 1704 mentionne ainsi un prélèvement de « 4 deniers pour chaque cent de bois de Brésil, bois jaune et bois de campesche » ; 8 deniers sont également réclamés « pour chaque charge d'amande, d'orange, et de citron ». C'est un indice supplémentaire qui témoigne de la dimension et de la variété du trafic sur la Sèvre ; pourtant l'impact de ces relations est bien plus considérable. Ce commerce agit comme un catalyseur sur les activités.

Un espace de production et de transformation

Au-delà du trafic sur l'axe de la Sèvre, il ne faut pas négliger la prégnance de ces relations sur les activités et les productions. La Sèvre niortaise n'est pas seulement une zone de transit. Les colonies, en particulier la Nouvelle-France et les îles de l'Amérique française comme Saint-Domingue, stimulent les productions locales et les activités, et participent à l'organisation spatiale de ce territoire.

L'activité manufacturière de Niort s'organise quant à elle autour de deux pôles majeurs : le travail des peaux est mentionné depuis le Moyen-Âge avec la présence de nombreux mégissiers, tanneurs avec peut-être dès le XVI^e siècle, l'apparition d'une spécialité, la chamoiserie, travail des peaux à l'aide de l'huile de poisson venue là encore des ports voisins. La manufacture textile niortaise,

apparue au moins au XVI^e siècle, produit massivement des draps, vendus à Lyon, à La Rochelle et à Bordeaux. Le développement des chamoiseries profite des circuits commerciaux avec l'Amérique du Nord. La Rochelle bénéficie d'une certaine mainmise sur le commerce des pelleteries. L'arrivée des peaux et fourrures à La Rochelle correspond parfois à des quantités impressionnantes. Pour la seule année 1752, ce sont ainsi 200 689 peaux 10 462 peaux d'ours, 64 153 peaux de martres, 2516 peaux de lynx « loups cerviers », 55 685 peaux de chevreuils, 776 peaux de cerfs, 232 peaux d'originaux et 66 865 « pelleteries communes », près de 2.5 millions de livres de valeur marchande.¹⁹ Le commerce est florissant jusqu'en 1757, date à laquelle les importations de peaux déclinent, et encore est-il probable que ces peaux aient transité par le Mississippi.²⁰ Si une partie de ces peaux est réexportée en direction de l'Europe du Nord (Hollande, Danemark, Moscovie) ou des pays limitrophes (Espagne, Italie, Prusse), une autre partie est envoyée à Niort pour y être travaillée au sein des chamoiseries. Les peaux de castors semblent bénéficier d'un traitement particulier, pour l'essentiel elles sont réservées aux manufactures de Niort pour la fabrication notamment de chapeaux de feutre et d'équipements divers pour l'armée royale.²¹

LES BLÉS ET FARINES SOULIGNENT AU XVIII^e SIÈCLE L'IMPORTANCE DU PORT de Marans et du trafic sur la Sèvre, véritable interface entre le Poitou et l'Atlantique, entre les lieux de production et de transformations et les lieux d'expédition. A partir de la carte de Cassini il est possible de repérer près de 261 moulins à vent, en bois ou en pierre, le long de l'axe de la Sèvre depuis la mer jusqu'à la Mothe-Saint-Héraye et sur une largeur s'étendant jusqu'à La Rochelle au Sud et Fontenay-le-Comte au Nord. Il faut ajouter près de 222 moulins à eau, notamment en amont de Niort. La Mothe-Saint-Héraye représente dans cette perspective un lieu majeur de mouture aux XVII^e et XVIII^e siècles. L'axe de la Sèvre draine des bleds du Poitou qui sont transformés pour une part en farine dans ces moulins. On peut aussi observer l'adaptation face aux contraintes naturelles. En aval de Niort, du côté de l'océan, le vent reste la source d'énergie dominante; en amont de Niort, c'est le courant des eaux qui est davantage exploité.

Au XVIII^e siècle, la poursuite des dessèchements de marais fait du pays marandais un lieu de production non négligeable de blé puis de farine. Le nombre de moulins sur le bourg de Marans continue de s'élever: on en compte neuf à l'époque de Cassini et, un recensement des moulins de Marans en activité en

1809 adressé par le maire de la commune au préfet le 8 mars de la même année, en dénombre douze à vent et douze à eau dans cette seule paroisse.²² Le maire observe que chaque moulin peut faire 1000 livres de farines (ancien poids) par 24 heures si le vent le favorise. Ces moulins, comme les quais de Marans, sont à l'évidence les témoignages de ces activités, véritables mémoires patrimoniales de cette époque. La production céréalière des marais est si importante que, dans les années 1730, près d'un quart de cette production reste disponible pour le commerce, après avoir déduit du total la consommation locale et les semences.²³ Selon Claude Masse ce commerce des blés et les dessèchements redonnent vie aux foires de Fontenay-le-Comte et à toute l'économie du Bas Poitou.²⁴ Dans son *Mémoire sur les environs de Marans*, en 1702, il évoque les nombreux et vastes greniers des quais marandais où les marchandises sont entreposées en attendant ce transit. Une liste des marchandises transitant par le péage de Coulon est reproduite dans un mémoire du 26 mars 1757. On y trouve des blés récoltés dans les marais desséchés et qui emplissent les bateaux sur ce fleuve, de Niort et Marans, comme de la Vendée à partir de Fontenay-le-Comte, vers La Rochelle, les côtes et les colonies.²⁵ Raymond Jousmet évoque une ébauche de spécialisation micro-régionale: sur les marges de la zone viticole et non loin des villes, les marais desséchés fournissent l'essentiel de la production frumentaire, sans pour autant subvenir aux besoins de la population urbaine et de l'abondante main d'œuvre que nécessite la viticulture.²⁶

Les liaisons avec les colonies, et notamment les activités portuaires de La Rochelle et Rochefort, stimulent également une autre activité et une autre filière, celle du bois. Les bûcherons sont extrêmement nombreux dans les paroisses de Marans, de l'Île d'Elle et du gué de Véluire. Ils exploitent les vastes espaces forestiers de la vallée de la Sèvre, dont il ne reste aujourd'hui que la forêt de Benon. Les besoins de la construction du port et l'entretien des navires nécessitent beaucoup de bois, notamment du bois de chauffe, dont une partie vient de la vallée de la Sèvre et du Poitou. Les registres des droits de congés²⁷ délivrés par le maître des quais du port de Marans, au service de l'amirauté de La Rochelle montrent la fréquence de ces chargements de bois vers La Rochelle ou Rochefort. Il n'est pas une semaine dans les années 1780 sans que trois bateaux chargés de bois descendent le fleuve. En janvier 1781 ce sont 256 tonneaux de bois, soit près de 650 m³ qui sont ainsi transportés sur la Sèvre depuis Marans. Certains jours, les cargaisons sont plus importantes. Le 7 février 1781 quatre navires quittent le port de Marans pour descendre la Sèvre, chargés de 98 tonneaux de bois, soit près de 280 m³ à destination de La Rochelle et Rochefort. C'est évidemment une

pression qui s'exerce en partie sur la vallée de la Sèvre, accentuant l'exploitation de la forêt et modifiant le paysage de cette vallée. Cette exploitation des forêts a selon Raymond Jousmet conduit dès la deuxième moitié du XVIII^e siècle à une rareté de l'arbre.²⁸ Dans les marais desséchés, le bois pouvait faire cruellement défaut et les paysans devaient parfois recourir à des expédients pour trouver du combustible: « Cette disette de bois est telle que les uns sont obligés de ramasser les troncs des plus grosses herbes, et du chaume pour leur tenir de bois, et d'autres, plus industriels, forment avec du fumier détrempé dans l'eau des espèces de galettes rondes et d'environ huit pouces de diamètre qui, une fois séchées au soleil, leur tiennent également lieu de bois. »²⁹

LA MOBILISATION DES RESSOURCES EST ÉGALEMENT CELLE DES HOMMES PAR le système des classes, auquel les populations des paroisses fluviales et littorales, telles que Marans, Charon, l'Île d'Elle n'échappent pas. L'idée de Colbert en 1669 était de répartir l'ensemble non seulement des matelots de mer et de rivière, mais la totalité des « gens de mer » en classes, effectuant le service militaire à bord des navires et dans les ports et arsenaux. L'édit d'août 1673 prévoyait qu'il fallait servir un an sur trois en Aunis et Saintonge. Le registre des officiers de marine et matelots de service de 1727 à 1738 indiquent que 99 d'entre eux sont originaires de la paroisse de Marans et de Charron; ils sont respectivement 114 et 23 inscrits de 1764 à 1775. Certains servent dans le port de Rochefort. Ces matelots du port sont au nombre de 10 de la paroisse de Marans, de 17 dans celle de Charron de 1764 à 1775, et respectivement 12 et 18 de 1776 à 1787. Enfin on peut recenser 6 novices et 46 mousses originaires de la paroisse de Marans entre 1764 et 1775, 64 novices et 68 mousses de 1776 à 1787. C'est donc aussi une partie non négligeable de la population masculine qui est mobilisée pour assurer entre autre les relations avec les colonies. Certains éléments de cette population ont des contacts bien plus concrets et directs avec les colonies puisqu'ils sont parfois des candidats à l'émigration.

Un espace d'émigration vers le Canada

À la lueur des travaux les plus récents, ce sont plus de 33 000 Français qui ont hiverné au moins une fois au Canada (Acadie exclue), après leur départ de France, entre 1608 et 1760.³⁰ Les provinces maritimes fournissent l'essentiel

des immigrants présents en Nouvelle-France en 1663: 22,6% sont originaires de Normandie, 16,4% d'Aunis, 5,2% de Saintonge, 2,2% de Bretagne, 1,8% de Picardie, les autres provenant le plus souvent des provinces voisines : Perche (11,4%), Poitou (7,5%), Angoumois (1,8%). Sous le Régime français, le Centre-Ouest a fourni à lui seul un quart des fondateurs de la Nouvelle-France, plus de 2100 origines connues aujourd'hui. L'Aunis fournit alors presque la moitié de ces colons de la région, suivie par le Poitou (1/3) et la Saintonge.³¹

Outre leur rôle de transit pour la Nouvelle-France, voire de relais à destination des plus grands ports d'embarquement, les villes-ports maritimes ou fluviales ont elles-mêmes été, proportionnellement, les principales pourvoyeuses de candidats au départ: ce sont les véritables « réservoirs naturels de l'émigration coloniale », pour reprendre les mots de l'historienne Leslie Choquette. Sur les quelque seize mille émigrants à destination du Canada qu'elle a étudiés pour les XVII^e et XVIII^e siècles, 855 viennent de La Rochelle, ville qui a fourni « le plus grand nombre d'émigrants au Canada », devançant Paris, Saint-Malo, Rouen, Nantes . . . Il convient de préciser que bien d'autres individus sont issus des paroisses environnantes. Souvent présentés comme de véritables viviers de main d'œuvre, elle-même marquée par une importante mobilité géographique, ces ports d'embarquement ont su attirer des émigrants (libres ou engagés) issus de leurs hinterlands respectifs, voire bien au-delà, mais à des degrés divers qui témoignent de capacités d'attraction fort inégales. Principal port de commerce avec la Nouvelle-France, La Rochelle bénéficie d'un bassin de recrutement qui s'oriente en direction des régions sur lesquelles elle exerce une attraction ancienne et qui renvoie incontestablement à un arrière-pays commercial parfaitement intégré à l'économie atlantique: Saintonge, Poitou, Limousin, Dordogne. Fleuves et routes jouent un rôle fondamental dans la structuration de cet espace: par la Charente (Saintes, Cognac, Angoulême), par la Sèvre niortaise avec Marans et Niort, par la Seudre . . .

A PARTIR DE L'ÉTUDE DE NORMAND ROBERT³², FABIEN RAGUY A ÉTABLI DANS son mémoire une liste de 38 émigrants marandais grâce à un dépouillement exhaustif de registres paroissiaux hélas, très lacunaires;³³ 9 femmes, 18 hommes et 11 enfants sont partis entre 1648 et 1738. Il est important de préciser qu'aucune information n'a pu être retrouvée dans le cas de six d'entre eux. Les départs de Marandais ont lieu en 1648, 1659, 1664, 1678, entre 1691 et 1698, et en 1728 pour

les deux derniers émigrants marandais. Il faut souligner le déséquilibre évident entre une émigration significative au XVII^e siècle, et le départ des deux derniers émigrants au XVIII^e siècle. Parmi nos migrants, les engagés représentent 25 des 38 émigrants, soit un peu plus de 60%. On peut distinguer parmi les huit autres des colons indépendants, des soldats et un protestant qui choisit l'exil. Les archives des Religionnaires fugitifs³⁴ ont permis de mieux cerner cet émigrant réformé, Elie Boudinot. Il s'est dirigé vers l'Angleterre avant de gagner les colonies britanniques d'Amérique du Nord. La technique utilisée par les recruteurs est celle de l'engagement, pratique adoptée par la quasi-majorité des émigrants marandais.

On peut penser que les engagés étaient des personnes qui n'avaient pas l'argent nécessaire pour assumer le prix du grand voyage. On imagine volontiers ces personnes décrivant le nouveau continent comme une terre d'espoir, qui leur apportera une vie meilleure. Hubert Charbonneau et Yves Landry ont insisté sur le fait que les politiques menées par la France pour le peuplement du Canada n'aboutirent pas aux résultats escomptés. La politique menée par le Roi fut pourtant poursuivie par des recruteurs, parfois au service de communautés comme la Société de Notre-Dame de Montréal, qui avaient pour objectif de convaincre les gens et de les faire embarquer pour le Nouveau Monde. Parmi les départs du XVII^e siècle, 22 des 25 engagés faisaient partie des fondateurs de Montréal, des passagers du Saint-André en 1659.

L'étude des liens entre ces engagés est tout à fait exemplaire. Les passagers du Saint-André originaires de Marans, tous engagés, font partie de la même recrue. Ce recrutement a pris une forme toute particulière puisqu'en 1659, on peut observer le départ d'un groupe de 22 personnes, parentes ou amies, autour de couples formées par trois sœurs Garnier, Marie, Louise et Michelle.³⁵ Il s'agit d'un départ collectif de différentes familles, apparentées ou entretenant des liens d'amitié, issues de la ville de Marans. Dans le projet initial il semble que huit couples devaient embarquer, mais sept seulement partirent, laissant Jean Racault et Renée Bouet, son épouse, à La Rochelle. L'émigration familiale proprement dite est plutôt l'exception dans la plupart des études réalisées. Le nombre des familles choisissant l'émigration reste assez peu élevé (4% des Poitevins), sans doute parce que les recrutements par famille ont été généralement abandonnés après 1647, date à laquelle l'essor majeur du Centre-Ouest n'a pas encore commencé. Jean Pierre Poussou a cependant montré que dans le Centre-Ouest en général, « les départs en famille ou pour des raisons familiales n'étaient pas rares »³⁶, dans le

cas de l'émigration vers les Antilles, Jacques Mathieu a constaté ce même phénomène parmi les colons de la Nouvelle-France partis de La Rochelle.

On peut aussi s'interroger sur le rôle déterminant du recruteur: Jeanne Mance. Elle est originaire de France, née à Langres en haute Marne le 12 novembre 1606 et issue d'une famille de la magistrature. Elle entre à l'institut des Ursulines pour y recevoir l'instruction qu'une jeune fille de la bourgeoisie doit recevoir. En 1640 sa vocation se précise et elle décide alors de rejoindre le groupe de femmes énergiques se consacrant à l'action missionnaire en Nouvelle-France, mais restera pourtant à l'état laïc toute sa vie. Elle traversa par deux fois l'Atlantique pour des missions de recrutement. Grâce à l'appui d'Angélique Faure, veuve de Claude de Bullion, surintendant des finances émerge le projet d'un hôpital en Nouvelle-France, à l'exemple de l'établissement hospitalier de la duchesse d'Aiguillon à Québec. En avril 1641 Jeanne Mance est en route pour La Rochelle lorsqu'elle rencontre Jérôme Le Royer de La Dauversière, qui a le dessein de fonder une colonie consacrée à la Vierge en Nouvelle-France, sur l'île de Montréal. Il lui confie la responsabilité du projet. Elle embarque à La Rochelle pour la Nouvelle-France et officie à bord en qualité d'infirmière. A partir de 1645, Jeanne Mance dirige et administre l'Hospital, dispensant également des soins aux malades, aux blessés et aux orphelins victimes des guerres iroquoises. Pour assurer la permanence de son hôpital, Jeanne Mance embarque le 14 octobre 1658, à destination de La Rochelle, puis fait le trajet jusqu'à La Flèche pour y recruter trois hospitalières de Saint-Joseph destinées à prendre la relève de son action à l'Hôtel-Dieu.³⁷ Sur le retour vers La Rochelle, à huit lieues d'arriver elle eût un accident de cheval. Cet incident a manifestement contribué à une rencontre entre Jeanne Mance et nos Marandais qui choisirent le départ vers la Nouvelle-France. Jeanne Mance passa un compromis avec les sept couples marandais accompagnés de leurs enfants en juin 1659. Dans le compromis il est précisé que les engagés se sont directement adressés à elle manifestement convaincus de leur départ: « tous les susnommez se sont adressez vers et à la personne de damoiselle Jeanne Mance ».³⁸ L'embarquement au port de La Rochelle en direction de Québec a lieu le 2 juillet 1659 à bord du Saint-André; il s'agit de huit hommes, sept femmes et dix enfants.

Il semble difficile de dresser un profil type³⁹ d'émigrant marandais. Les professions identifiées des émigrants de Marans présentent une grande diversité: six soldats, quatre fermiers, trois domestiques, deux marchands, deux tailleurs d'habits, deux bûcherons, deux laboureurs à bras, un sergent, un laboureur à

boeufs, un clerc de notaire, un besson (chargé de nettoyer les canaux), un journalier, un maître charpentier, un meunier, un concessionnaire. Il s'agit à la fois d'une large palette de catégories professionnelles et de situations sociales. Les professions des membres de leur famille sont tout aussi diverses: 2 bûcherons, 2 journaliers, 1 marinier, 1 maître d'école, 1 cabaretier, 2 marchands, 1 tonnelier, 1 laboureur à bras, 2 maîtres charpentiers de grosses œuvres, 2 notaires (père et fils). En termes de reproduction sociale, il semble là encore bien difficile d'établir une conclusion. On peut noter que certains émigrants n'ont peut-être pas envie de poursuivre dans la voie tracée par leur père. Jean Roy qui fut clerc de notaire chez son père n'a pas repris la suite de l'office, la laissant à son frère François, et la délaissant à nouveau au moment du décès de ce dernier, pour émigrer quatre ans plus tard. Il y a pourtant des contre-exemples. René Pelletier, maître charpentier au Canada, a repris le métier de son père et de son grand-père; tous les deux étaient maîtres charpentiers, perpétuant ainsi la profession de père ne fils sur trois générations.

Au contraire de Brouage, Marans ne fut pas une ville de pré-émigration, où l'on arrivait au préalable pour partir ensuite vers la Nouvelle-France, et les personnes qui ont déclaré provenir de Marans étaient dans la quasi majorité des natifs de Marans, ou bien là depuis très longtemps. Ce qui n'empêcha pas 3 des 7 familles recrutées par Jeanne Mance d'effectuer des voyages avant d'émigrer, ainsi que 2 des 10 autres émigrants.⁴⁰ A travers l'exemple marandais on peut observer ces migrations vers la Nouvelle-France, mais il ne faudrait pas conclure trop tôt sur le faible nombre des départs: il ne faut négliger ni les départs vers d'autres destinations notamment les Antilles, Saint-Domingue, la Louisiane, ou encore le retour des Acadiens dans le Centre Ouest. Une partie d'entre eux reviennent par La Rochelle, mais se rendent à Niort plutôt par la voie terrestre. Les liens avec le Nouveau Monde et en particulier la Nouvelle-France ont un impact significatif sur la façade atlantique. Mais il ne faut pas négliger les conséquences sur les arrière-pays, les grands ports atlantiques étant essentiellement des synapses entre l'Ancien et le Nouveau Monde.

Ce regard porté sur un espace assez réduit permet enfin de mieux comprendre, au fil des eaux de la Sèvre niortaise, le rôle des relations coloniales et maritimes sur l'organisation de ces territoires sur l'axe de la Sèvre. Au XVIII^e siècle, Marans n'est pas un bourg perdu dans ses marais, où les contacts extérieurs sont difficiles; bien au contraire, cette ville marchande est l'une des plus dynamiques d'Aunis et représente pour La Rochelle et Rochefort une succursale

dans l'approvisionnement de céréales. La ville, à la limite septentrionale de l'Aunis et accolée au Poitou, est entourée de canaux et de marais progressivement desséchés et consacrés à la céréaliculture. Le port fluvial aménagé est un véritable poumon pour cette campagne au milieu des marais, et peut alimenter en grains tout son arrière-pays. Passé La Rochelle, Marans est donc la première grosse ville sur la route de la Bretagne jusqu'à Luçon. C'est également un nœud de communication sur la Sèvre, qui relie les principales pôles du Centre-Ouest: Rochefort, Luçon, Fontenay-le Comte, Niort et bien sûr La Rochelle. La distance qui sépare cette dernière de Marans, un peu plus de 20 kilomètres, devient alors suffisante pour que la seconde ne soit absorbée par la première. Marans semble conserver une certaine autonomie, que la présence de nombreuses administrations comme de nombreux notaires confirment. Son aire d'attraction s'étirait jusqu'à une dizaine de kilomètres à la Ronde, et les habitants des villages comme Saint-Jean de Liversay, Andilly, l'Île d'Elle, ou le Gué-de-Velluire venaient à Marans plutôt qu'à La Rochelle pour passer devant notaire.⁴¹

A partir de l'axe de la Sèvre, il s'agit de contribuer à une meilleure connaissance du socle de l'économie maritime. On peut mesurer l'impact de la demande des colonies et plus largement du commerce maritime sur l'arrière-pays de La Rochelle et de Rochefort. Le pays marandais et plus largement l'axe de la Sèvre niortaise apparaissent clairement comme un espace de transit et de rupture de charge pour les marchandises de Nouvelle-France et à destination de Nouvelle-France. C'est aussi un espace de production et de transformation au service de la colonie d'Amérique du Nord. La demande participe au développement économique et à l'organisation économique de ce territoire. Les échanges sont suffisamment prégnants avec la Nouvelle-France pour faire du pays marandais et de cet axe sévrien un espace de recrutement pour son peuplement. Le rôle des recruteurs, à l'image de Jeanne Mance, paraît dans cette perspective un élément déterminant: les migrants appartiennent à des milieux socio-économiques très différents, leurs motivations sont marquées par la diversité et leurs installations sont autant de situations différentes. Ils partagent cependant le choix de l'aventure, le choix d'une autre vie en Nouvelle-France.

NOTES

1. Jean Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime: L'évolution du régime de l'exclusif de 1763 à 1789* (Paris: PUS, 1972).
2. Travaux de Paul Butel, Silvia Marzagalli ou Jean Meyer, encore Jean-Pierre Bardet et Marcel Delafosse pour la France, Jean Hamelin, Jacques Mathieu pour le Canada.
3. Alain Cabantous, André Lespagnol, Françoise Péron, *Les Français, la terre et la mer XIII^e-XX^e siècle* (Paris: Fayard, 2004), 178.
4. Ce travail s'inscrit dans la perspective des travaux qui intègrent la notion d'arrière-pays, comme ceux de Paul Butel, « Réseaux commerciaux et urbains, Bordeaux au XVIII^e siècle », dans *Villes et ports, XVIII-XX^e siècle*, dirigé par M. Collin (Paris: L'Harmattan, 1994), ou encore de F. W. Knight, qui dirigea *Atlantic Port Cities: Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850* (Chapel Hill, N.C.: University of North Carolina, 1991).
5. Elsa Guerry, « La Sèvre niortaise, un axe de circulation essentiel aux échanges économiques de Niort avec la Nouvelle-France », *Champlain ou les portes du Nouveau Monde*, dirigé par Dominique Guillemet et Mickaël Augeron (La Crèche: Geste Éditions, 2004), 216.
6. Mickaël Augeron, Dominique Guillemet, « Le Centre Ouest atlantique français: Une porte ouverte sur l'histoire commune de l'Ancien et du Nouveau Monde », in *Champlain ou les portes du Nouveau Monde*, dirigé par Dominique Guillemet et Mickaël Augeron (La Crèche: Geste Éditions, 2004), 16.
7. « Le Centre Ouest français à la veille des grandes découvertes; la dynamique portuaire », in *Champlain ou les portes du Nouveau Monde*, dirigé par Dominique Guillemet et Mickaël Augeron (La Crèche: Geste Éditions, 2004), 21-25.
8. Archives de la Chambre de commerce de La Rochelle, carton 12, dossier 2: Marans, pièce 4262, lettre par laquelle M. Boudault-Champly de Niort répond à une lettre de M. Baveau-Delagosas consul du roi du Portugal à La Rochelle, qui lui demandait divers renseignements sur le commerce de cette ville; AUM, fonds Baby, G2: 16, compte de J. Veyssière à M. d'Argenteuil pour diverses fournitures, le 26 octobre 1718; AUM, fonds Baby, G2: 50, facture de marchandises chargées d'ordre et pour le compte de M. Guy à l'adresse de Havy et Lefebvre de Québec; Forien, le jeune Bouchet: « État de la situation présente de l'élection de Niort 1728-1729 » in Mémoire HSSDS, 3^e série, tome 3, 1886, p. 186, références citées par Elsa Guerry, *op.cit.*, 216.
9. Archives nationales [ci-après AN], H 4 3214, 1^{er} mai 1759, réponse de Montbrun, seigneur de Coulon, sur les plaintes des chamoiseurs au sujet du tarif du péage de Coulon/la Garett, cité par Elsa Guerry, *idem*.
10. Archives Départementales des Deux-Sèvres, E 414/3^E 422 (24/02: 1745), inventaire après

- décès de Pierre Mauduit (adouberie: lieu de préparation des peaux), cité par Elsa Guerry, *idem*.
11. Louise Dechêne, *Le partage des subsistances au Canada sous le régime français* (Montréal: Boréal, 1994), 120–21.
 12. AC, B, v. 64 (autres lieux): 21, lettre du ministre à M. de Saint-Léon, 17 janvier 1736; cité par Louise Dechêne, *op. cit.*, 128.
 13. Archive de la Marine, Rochefort, 1 E 152, fols. 918–21: lettre du ministre Bremond, le 26 janvier 1754.
 14. Louise Dechêne, *Le partage des subsistances au Canada sous le régime français* (Montréal: Boréal, 1994), annexe E.
 15. Pons France-Laure, *La population de Marans au XVIII^e siècle d'après les inventaires après décès* (Poitiers: Université de Poitiers, DEA, 1998), 2.
 16. AN, H⁴ 3215, *Mémoire sur la Sèvre niortaise*, 8 décembre 1737.
 17. AN, H⁴ 3215, 16 novembre 1739.
 18. AN, H⁴ 3214, 26 mars 1757: A nos seigneurs les commissaires du conseil pour la vérification des droits, de bac, coutumes et péages.
 19. Archives de la Chambre de commerce et de l'industrie de La Rochelle, carton 18, dossier 11, n°6382, Lettre à Calonne, 23 avril 1784, cité par Mickaël Augeron, « Une interface portuaire, une dynamique régionale: La Rochelle et la Nouvelle-France au XVIII^e siècle », *Champlain ou les portes du Nouveau Monde* (La Crèche: Geste Éditions, 2004), 184.
 20. *Ibid.*, 185.
 21. *Ibid.*, 185.
 22. Archives départementales de la Charente-maritime, Recensement des moulins de Marans, 1809, E dépôt 86/228, 3 O 15.
 23. Claude Morillon, « Hommes du XVII^e siècle au travail: La reconquête du Marais poitevin, principalement dans la région de Vix, Maillé, Maillezais, étude d'une société de dessèchement », mémoire de maîtrise, histoire, dir. Jean Tarrade et Jacques Marcadé (Poitiers, 1970), 88.
 24. Bibliothèque municipale de Poitiers, collection Dom Fonteneau, tome 34, fol. 168, *Mémoire sur les villes, bourgs, rivières, forêts compris dans la carte des costes du Bas-Poitou, Aunis, Saintonge et Basse-Guyenne*, par Claude Masse, ingénieur des ponts et géographe, vers 1720, cité par C. Morillon, *op. cit.*, 88.
 25. AN, H⁴ 3215, *Mémoire sur la Sèvre niortaise*, 8 décembre 1737, cité par Yannis Suire, *op. cit.*, 696.
 26. Raymond Jousmet, *Les paysans d'Aunis à la veille de la Révolution* (Paris: Le Croît vif, 1999), 12.

27. AN, G5 39, registres des droits de congés.
28. Raymond Jousmet, *op. cit.*, 11.
29. ADCM, C 197, Lettre du subdélégué de Marans à l'Intendant, 6 août 1783, cité par Raymond Jousmet, *idem*.
30. Mario Boleda, « Nouvelle estimation de l'immigration française au Canada, 1608–1760 », in Yves Landry (dir.), *Le peuplement du Canada aux XVII^e et XVIII^e siècles* (Centre de Recherche d'Histoire Quantitative, 2004).
31. Mickaël Augeron « Partir pour la Nouvelle-France: La place et le rôle des villes portuaires métropolitaines, 1608–1763 », *Champlain ou les portes du Nouveau Monde: Cinq siècles d'échanges entre le Centre Ouest français et l'Amérique du Nord*, sous la direction de Mickaël Augeron et Dominique Guillemet (La Crèche: Geste Éditions, 2004), 51–55. Voir aussi Bertrand Gillet et Louise Pothier (dir.), *France Nouvelle-France: Naissance d'un peuple français en Amérique* (Paris: Somogy/Éditions d'art, 2005)
32. Normand Robert, *Nos origines en France des début à 1825* (Montréal: Archiv-Histo, 1988), tome 4, 78.
33. ADCM, 5 Mi 1264 à 5 Mi 1274, cité par Fabien Raguy, « L'émigration coloniale vers la Nouvelle-France aux XVII^e et XVIII^e siècles dans le cadre de la reproduction sociale à Marans en Aunis (raisons et motivations) », mémoire de maîtrise sous la direction d'Yves Landry, Université de La Rochelle, 1997, 16.
34. ADCM, B. 3258, Religionnaires fugitifs.
35. Dominique Guillemet, « Poitevins et Charentais vers le Canada », *Champlain ou les portes du Nouveau Monde* (La Crèche: Geste Éditions, 2004), 111–20.
36. Lucile Bourrachot et Jean-Pierre Poussou, « Les départs charentais pour les Antilles (1713–1787) », *Recueil de la Société d'Archéologie de Saintes*, n°25 (1974): 177.
37. Sophie Besnier, « Le voyage de Jeanne Mance », *Champlain ou les portes du Nouveau Monde* (La Crèche: Geste Éditions, 2004), 92.
38. ADCM, 3 E 316, Extrait du compromis passé entre Jeanne Mance et le groupe de Marans devant le notaire Demontreau le 5 juin 1659.
39. Fabien Raguy, « L'émigration coloniale », 90.
40. *Ibid.*, 142.
41. *Ibid.*, 29.