

Un livre qui vient à son heure...

MATHIEU, Jacques, *Le commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIII^e siècle*. Montréal, Éditions Fides, 1981. xxii-276 p. 17,00 \$.

Lucien René Abenon

Volume 37, Number 1, juin 1983

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/304138ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/304138ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (print)

1492-1383 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Abenon, L. R. (1983). Review of [Un livre qui vient à son heure... / MATHIEU, Jacques, *Le commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIII^e siècle*. Montréal, Éditions Fides, 1981. xxii-276 p. 17,00 \$.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 37(1), 111–114. <https://doi.org/10.7202/304138ar>

MATHIEU, Jacques, *Le commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIII^e siècle*. Montréal, Éditions Fides, 1981. xxii-276 p. 17.00\$.

Un livre qui vient à son heure...

L'ouvrage de M. Jacques Mathieu nous a paru particulièrement opportun. L'histoire coloniale de la France est encore mal connue. Des pans entiers en restent ignorés. Les études qui ont paru sur ce sujet ont surtout été axées sur la métropole et sa politique administrative et commerciale. Dans ce dernier domaine, les travaux de MM. Tarrade, Meyer, Butel, Delumeau ou Boutruche nous permettent de connaître soit l'orientation générale du gouvernement français, soit l'activité des principaux ports de France. Cependant tout cela est appréhendé du seul point de vue métropolitain. Les mêmes problèmes perçus des colonies permettraient d'étudier les faits sous une optique nouvelle. Cet effort commence à être accompli par les historiens issus des anciens territoires colonisés et le livre de M. Mathieu vient très heureusement se placer dans cette perspective.

Il est d'autant plus intéressant de voir les chercheurs canadiens fournir leur apport à cette entreprise, qu'ils disposent de fonds d'archives d'une grande richesse non seulement pour la politique coloniale de la France, mais aussi pour tout le continent américain, en particulier pour la région antillaise. M. Mathieu nous révèle qu'elle a entretenu avec la Nouvelle-France des relations commerciales d'une importance jusqu'à présent mal connue et que l'auteur s'efforce d'élucider.

Son ouvrage très documenté et qui témoigne d'une excellente connaissance des archives françaises se rapportant au Canada et aux Antilles (en particulier de la série C 8 A) s'ouvre par une critique des sources de l'histoire du mouvement commercial.

Ce problème est l'un des points d'achoppement de toute réflexion sur l'économie coloniale de l'Ancien Régime. Les états de commerce que nous pouvons consulter sont presque toujours faux et les autorités elles-mêmes ne se font pas faute de l'avouer. Les déclarations de cargaison faites par les capitaines, à leur départ et à leur arrivée, sont très sujettes à caution. Cependant ce sont là les seuls documents dont nous disposons. Leur dénier toute valeur conduit à une quasi impossibilité d'approcher quantitativement la réalité. Les accepter sans réserve risque de mener à des erreurs monumentales. M. Mathieu a su tenir compte de ce difficile problème en s'efforçant de multiplier ses sources d'informations, en comparant en particulier les chiffres fournis par les archives canadiennes à ceux que présentent les documents d'origine antillaise. Cette approche réfléchie des états de commerce et des déclarations des capitaines montre le soin avec lequel M. Mathieu a travaillé. Avouons cependant que cette méthode ne nous satisfait pas entièrement et qu'à notre avis, malgré toute la minutie dont font preuve les historiens, un certain doute subsiste et subsistera sur la véracité des documents chiffrés qui nous permettent d'apprécier l'activité économique de cette époque.

L'ouvrage de M. Mathieu nous montre que le commerce entre le Canada et les Isles, sporadique au 17^e s., ne s'est véritablement organisé que lorsque la Paix d'Utrecht, en 1713, a permis la création de relations durables entre la

Nouvelle-France et les Antilles. Très tôt cette activité fut réglementée, et il est tout à fait révélateur de voir que les mêmes dispositions qui présidaient au commerce des Isles du Vent, réglaient les relations commerciales du Canada.

L'étude des opérations maritimes est très nouvelle. Elle révèle que le trafic colonial était très différent de ce que l'on imagine communément. Le rôle des Canadiens est beaucoup plus important qu'on ne pourrait le croire. Les armateurs de Québec ou de Louisbourg organisaient de grandes expéditions maritimes tout comme leurs homologues de métropole. Le commerce circuiteux se faisait entre la Nouvelle-France, les Antilles et les ports français. On sait que les colonies des Caraïbes avaient de grands besoins de blé, de salaisons, de bois d'oeuvre, d'animaux de trait. Or le Canada pouvait fournir tout cela et y ajouter encore les produits de la pêche, et en particulier la morue verte ou salée qui constituait l'aliment de base de la main-d'oeuvre servile. En revanche la Nouvelle-France importait volontiers les sous-produits du sucre: tafias, sirops, mélasses et guildive. Il y avait là de quoi alimenter un courant commercial qui pouvait se faire en droiture entre les deux régions, ou par un circuit incluant la France. Dans ce dernier cas, les produits manufacturés français étaient échangés contre les denrées canadiennes. Aux Antilles celles-ci étaient vendues pour acheter du sucre qui était alors exporté en métropole. Le circuit se faisait aussi en sens contraire, mais plus rarement. Il permettait d'approvisionner la Nouvelle-France en produits sucriers.

Des trois ports canadiens qui étaient intéressés par ce trafic, Montréal, Québec et Louisbourg, les deux premiers étaient gênés par la remontée du Saint-Laurent, lente et périlleuse et surtout rendue impossible par le gel plusieurs mois de l'année, ce qui, avec les cyclones de la région des Caraïbes, exigeait un calendrier très précis des voyages. Louisbourg, sur l'Île Royale, à l'entrée du fleuve, était d'autant plus avantagée qu'on pouvait y aborder toute l'année. C'est donc par elle que se fit l'essentiel du commerce avec les Antilles et cela obligea de doter son port d'un phare que rendaient nécessaires les dures conditions de navigation.

Les procédés commerciaux étaient les mêmes qu'aux Isles. On retrouvait au Canada en particulier les armateurs et les négociants, souvent d'ailleurs les mêmes individus, les correspondants et les commissionnaires. À ce sujet M. Mathieu insiste sur le rôle des commissionnaires de Saint-Pierre de la Martinique qui a été en effet prépondérant.

L'étude du mouvement commercial permet d'entrer plus profondément dans le sujet. Elle montre que le commerce, gêné ou même interrompu par les guerres qui faisaient courir de trop grands risques, reprenait de plus belle après les hostilités. Les années qui suivirent la Guerre de Succession d'Autriche furent, sous ce rapport, parmi les plus fructueuses.

Quant au difficile problème du solde des échanges, il permet à M. Mathieu de montrer la subtilité de son analyse et la rigueur de son raisonnement. Il est évident qu'il y a là un aspect particulièrement délicat et cependant absolument essentiel à l'intérêt de la question. L'auteur fait intervenir dans ce domaine la notion de valeur ajoutée. Les mercuriales et états de commerce en effet ne notent la valeur des produits exportés, que suivant leur lieu d'origine. Or leur prix de vente était toujours bien supérieur. Dans le sens Canada-Antilles, il

représentait bien souvent trois ou quatre fois ce qu'il était initialement, alors que la majoration était nettement moindre dans le sens contraire. Cette variation démontre très clairement que les transactions se révélaient très favorables pour le Canada, malgré les aléas de la navigation, la longueur des escales aux îles, les frais d'assurance de la cargaison et d'amortissement des bateaux. Si l'on s'en tenait aux seuls chiffres fournis par les capitaines, on pourrait croire que négociants et armateurs travaillaient pour un faible profit et même à perte, les mauvaises années. C'est d'ailleurs là un trait que l'on retrouve en France et s'il fallait s'en tenir aux déclarations des Chambres de commerce des grands ports ou à ce qu'en disent les négociants et les armateurs, on ne pourrait comprendre que les relations avec les Isles aient tellement enrichi Nantes ou Bordeaux.

Dans sa conclusion M. Mathieu avance que si les échanges entre les deux régions des Antilles et du Canada n'ont pas été très actifs, comparés à ce qui existait entre la France et ses colonies, ils ont été pour la Nouvelle-France et les Isles du Vent un appoint non négligeable. Ils ont permis de limiter le commerce étranger; ils ont développé au Canada toutes sortes d'activités secondaires: recherches pour la navigation maritime, constructions navales, cultures des céréales, pêche. Cette activité a constitué une brèche dans le système rigide de l'exclusif et a permis sans aucun doute d'intensifier les courants commerciaux dans la région, ce que souhaitaient les différents ministres de la Marine et en particulier Maurepas.

Tel qu'il est, l'ouvrage de M. Mathieu présente donc de grandes qualités que nous nous plaisons à souligner. Tout au plus pourrait-on y faire quelques réserves de détail.

La première c'est l'insuffisance de la cartographie. La seule carte qui figure dans le livre est une médiocre représentation de la région antillaise, encore plus médiocrement reproduite. Si l'on peut supposer que l'historien canadien moyen connaisse mal la région des Caraïbes, il est tout aussi probable que le lecteur français ou antillais n'a qu'une vue très vague du Canada au 18^e s. Il saura situer Québec, Montréal et le Saint-Laurent, mais il sera incapable la plupart du temps de localiser Louisbourg, l'Île Royale ou même Anticosti. Un ouvrage de cette valeur aurait beaucoup gagné par une cartographie de base qu'il n'aurait pas été très difficile de réaliser. Dans le même ordre d'idées une iconographie un peu plus riche aurait été souhaitable. Quel que soit l'intérêt du phare de Louisbourg, quelques illustrations semblables à la vue de Québec qui orne la couverture de l'ouvrage lui aurait apporté beaucoup.

Soulignons aussi l'absence presque complète de la mention de Saint-Domingue. Certes les impératifs de la navigation rendaient beaucoup plus facile les relations du Canada avec la Martinique, mais il faut aussi se souvenir que la grande île du nord connaît une éclatante prospérité au 18^e s. Sa population représente quatre fois celle de la Martinique; ses besoins sont presque aussi urgents. L'île ne joue cependant qu'un rôle très secondaire dans l'ouvrage de M. Mathieu. Un seul bateau entre 1736 et 1757 aurait fait le voyage entre le Canada et Saint-Domingue (p. 224 et 225). Une telle absence a un caractère bien étonnant et mériterait au moins une longue explication. L'auteur semble avoir peu utilisé la série C 9 des Archives nationales françaises, correspondance avec Saint-Domingue, qui aurait sans doute donné la clef d'une énigme, que ne semblent guère expliquer les sources canadiennes.

Il est aussi curieux que la notion de commerce étranger ne prenne qu'une importance secondaire. On sait la fréquence de la contrebande aux Antilles. Peut-être aurait-il été nécessaire de souligner quel impact elle avait dans les relations entre la Nouvelle-France et les Îles du Vent et de montrer en particulier comment, lors des blocus dus aux guerres ou en cas de cataclysmes naturels, elle permettait de suppléer à la défaillance des sources d'approvisionnement des colonies françaises de la Caraïbe.

Pour le reste, le texte à notre connaissance n'offre qu'une petite erreur. À la page 44 il est question de Blondel et de Juvencourt, alors qu'il s'agit d'une seule personne, l'intendant Blondel de Juvencourt.

Finalement ce livre nous apporte beaucoup. L'appendice clair et précis nous offre par ses tableaux et ses graphiques nets et détaillés une vue satisfaisante du mouvement commercial entre le Canada et les Antilles. L'ouvrage nous révèle l'importance que pouvaient avoir les relations intercoloniales, alors que la correspondance officielle ne le laisse pas toujours supposer. Il est juste d'observer d'ailleurs que les colonies françaises de la mer des Caraïbes n'avaient pas grand chose à échanger entre elles, alors qu'un trafic beaucoup plus fructueux pouvait intervenir entre régions très différentes.

Cela nous amène d'ailleurs à nous demander si dans d'autres domaines il existait des contacts entre le Canada et les Antilles. C'est sans doute probable, ne serait-ce que parce que le personnel administratif était le même dans les deux régions et que ce sont les mêmes provinces de France qui ont contribué à leur peuplement. Ce problème ne semble pas avoir encore intéressé les chercheurs et il serait certainement très avantageux d'y réfléchir.

Le livre de M. Mathieu nous montre ce que les historiens québécois peuvent apporter à ceux qui se passionnent pour le passé américain et antillais. Il serait souhaitable que ceux qui travaillent sur ces matières puissent avoir un large accès aux documents et aux publications canadiennes.

Château-Thierry

LUCIEN RENÉ ABENON