

## Pour redécouvrir notre 16<sup>e</sup> siècle : les pêches à Terre-Neuve d'après les archives notariales de Bordeaux

Laurier Turgeon

Volume 39, Number 4, Spring 1986

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/304400ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/304400ar>

[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 article

Turgeon, L. (1986). Pour redécouvrir notre 16<sup>e</sup> siècle : les pêches à Terre-Neuve d'après les archives notariales de Bordeaux. *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 39(4), 523–549. <https://doi.org/10.7202/304400ar>

## POUR REDÉCOUVRIR NOTRE 16<sup>e</sup> SIÈCLE: LES PÊCHES A TERRE-NEUVE D'APRES LES ARCHIVES NOTARIALES DE BORDEAUX<sup>1</sup>

LAURIER TURGEON  
*Département d'histoire  
Université Laval*

Si les pêches de «terreneufve»<sup>2</sup> représentent l'activité dominante des Européens en Amérique du Nord tout au long du 16<sup>e</sup> siècle, leur rôle dans le développement des économies atlantiques et dans la proto-histoire du Canada demeure encore mal connu. Au Québec et ailleurs au Canada les historiens ont toujours accordé plus d'attention aux explorateurs et aux découvreurs du pays comme en témoignent les nombreuses publications préparées tout récemment à l'occasion du 450<sup>e</sup> anniversaire de Jacques Cartier; rien de plus normal, dirons-nous, dans un pays où la découverte fait partie intégrante de la mémoire collective. Cependant, les pêcheurs sont rarement associés aux découvertes alors qu'ils ont constitué la toile de fond économique et sociale si indispensable à leur aboutissement. Les historiens conscients de cette lacune l'ont justifiée le plus souvent par l'absence de documents ou encore par le caractère exigeant de ceux-ci<sup>3</sup>. Mais là n'est pas la seule raison car certains fonds d'archives du 16<sup>e</sup> siècle regorgent de renseignements sur l'activité des pêcheurs et les difficultés d'accès à la documentation n'ont pas empêché les chercheurs de dépouiller des fonds entiers en Europe pour exhumer quelques documents isolés sur un Cartier ou un

---

<sup>1</sup> Nous aimerions remercier Marcel Trudel, Jacques Mathieu, Robert Grenier et Jean-Pierre Proulx pour leurs commentaires et leurs remarques qui nous ont été très utiles lors du remaniement du brouillon de ce texte. C'est grâce à une bourse postdoctorale du Conseil de recherches en sciences humaines du Canada que cette recherche a été entreprise dans le but d'élargir au 16<sup>e</sup> siècle la chronologie de notre thèse de doctorat: L. Turgeon, *Pêches basques en Atlantique nord (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle): étude d'économie maritime*, thèse de doctorat, 3<sup>e</sup> cycle, Université de Bordeaux III, 1982.

<sup>2</sup> Nous avons préféré employer l'orthographe ancienne du mot «terre-neufve» qui semble désigner toutes les îles et côtes du golfe du Saint-Laurent. Il comprendrait une aire géographique très étendue qui correspond à la partie orientale du Québec, à la partie méridionale du Labrador et à l'ensemble des provinces maritimes actuelles.

<sup>3</sup> Beaucoup plus sensibles au rôle des pêcheurs, les écrits récents présentent cependant trop souvent la méconnaissance de leur activité comme une sorte de fatalité due à une carence de sources documentaires. Voir, entre autres, J. A. Dickinson, «Les précurseurs de Jacques Cartier», *Le monde de Jacques Cartier* (Paris et Montréal, Berger-Levrault et Libre Expression, 1984), 148; B. Trigger, *The Children of Aataentsic: History of the Huron People to 1660* (Montréal et Londres, McGill-Queen's University Press, 1976), I: 210. Voir aussi à ce sujet, M. Trudel, *Histoire de la Nouvelle-France: les vaines tentatives (1524-1603)* (Montréal, Fides, 1963), x.

Champlain<sup>4</sup>. Doit-on en conclure que les historiens ont été tout simplement plus intéressés par les voyages de découverte que par les campagnes de pêche?

Le problème réside sans doute davantage dans les difficultés du renouvellement de l'historiographie de notre 16<sup>e</sup> siècle. Jadis un domaine privilégié de la recherche historique, cette période a été délaissée petit à petit par les universitaires et le débat historique s'est déplacé vers les 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles avec le développement des néo-nationalismes dans les années 1960. Dans cette perspective, les origines du pays reposaient dans la mise en place des structures socio-économiques et politiques de la nation plutôt que dans les explorations et les découvertes qui, à la lumière de cette nouvelle histoire, ne faisaient que renforcer notre dépendance historique envers l'Europe. Ainsi, le 16<sup>e</sup> siècle a été abandonné à l'érudition et aux érudits qui ne sont pas parvenus à fournir une vision globale de l'époque. Préoccupés par l'acculturation découlant des premiers contacts des Amérindiens avec les Européens, les anthropologues et les archéologues sont à peu près les seuls universitaires qui ont conservé un intérêt pour cette période perdue dans la nuit des temps<sup>5</sup>.

L'étude des pêches hauturières n'a pas retenu davantage les chercheurs européens, même si le 16<sup>e</sup> siècle est resté l'un de leurs terrains de prédilection. Les travaux de langue française sur le commerce maritime des pays ibériques, tels que ceux de Pierre Chaunu et de Frédéric Mauro, ont mis l'accent sur les routes du Sud et les trafics des «Indes»<sup>6</sup>. Les pêches sont souvent passées sous silence, ou bien présentées comme le parent pauvre de l'exploitation européenne de l'Atlantique. En France, les belles monographies portuaires de Michel Mollat, d'Étienne Trocmé et Marcel Delafosse, et de Jacques Bernard ont bien démontré l'importance croissante de l'armement pour «terreneuve» à Rouen, à La Rochelle et à Bordeaux pendant la première moitié du 16<sup>e</sup> siècle<sup>7</sup>. Mal-

<sup>4</sup> Voir les ouvrages de H. P. Biggar, *Les précurseurs de Jacques Cartier* (Ottawa, Imprimerie de l'État, 1913); *A Collection of Documents Relating to Jacques Cartier and the Sieur de Roberval* (Ottawa, Archives publiques du Canada, 1930); et celui, plus récent de R. Baudry et R. Leblant, *Nouveaux documents sur Champlain et son époque* (Ottawa, Archives publiques du Canada, 1967). Comme le rappelait encore récemment M. Mollat, les travaux de Biggar sur Cartier et son époque ne sont pas exhaustifs: M. Mollat, «Quelques documents inédits concernant le troisième voyage de Cartier et de Roberval», *Études canadiennes/Canadian Studies*, 17 (1984): 39. Voir aussi, Ch.-A. Julien, *Les voyages de découverte et les premiers établissements (XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle)* (Paris, Armand Colin, 1948).

<sup>5</sup> Notamment, Trigger, *The Children...*, 208-214.

<sup>6</sup> H. Chaunu et P. Chaunu, *Séville et l'Atlantique* (Paris, SEVPEN, 1955-59); P. Chaunu, *Conquête et exploitation des nouveaux mondes (XVI<sup>e</sup> siècle)* (Paris, Presses universitaires de France, 1969); et F. Mauro, *Le Portugal et l'Atlantique au XVII<sup>e</sup> siècle (1570-1670). Étude économique* (Paris, SEVPEN, 1960); *Le XVI<sup>e</sup> siècle européen: aspects économiques* (Paris, Presses universitaires de France, 1966). J. Meyer, *Les Européens et les autres de Cortès à Washington* (Paris, Armand Colin, 1975), 76, est un des rares auteurs contemporains qui a remis en cause la prédominance des routes méridionales en soulignant l'importance précoce et méconnue des routes nordiques.

<sup>7</sup> M. Mollat, *Le commerce maritime normand à la fin du moyen âge* (Paris, Plon, 1952), 262-267; E. Trocmé et M. Delafosse, *Le commerce rochelais de la fin du X<sup>e</sup> siècle au début du XVII<sup>e</sup> siècle* (Paris, Armand Colin, 1952), 61-74; et J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1450-vers 1550)* (Paris, SEVPEN, 1968), 805-826.

gré ces premiers jalons, les recherches sur les pêches n'ont pas connu de suites. Sans doute que le dynamisme des études en histoire rurale a-t-il contribué à détourner les historiens de la mer. Quoique toujours utile, la synthèse de Charles de La Morandière ne fait que reprendre les ouvrages imprimés sur la question<sup>8</sup>. Beaucoup mieux documentée, l'étude de Gillian Cell consacrée aux pêches anglaises ne couvre malheureusement que le dernier quart du siècle<sup>9</sup>. De plus, l'activité des pêcheurs anglais est peu significative de celle de l'ensemble des pêcheurs européens dans la mesure où l'Angleterre occupait une place limitée, voire marginale, dans les pêches de «terreneufve» à cette époque. Ainsi, le rôle des pêches hauturières dans l'expansion européenne en Atlantique au 16<sup>e</sup> siècle demeure peu et mal connu.

Cette étude est destinée à mettre au jour des sources nouvelles et à ranimer un intérêt pour le 16<sup>e</sup> siècle. Notre seule ambition est de faire le point sur la méthodologie et les premiers résultats d'une enquête menée dans les archives notariales de Bordeaux conservées aux Archives départementales de la Gironde (Bordeaux, France). L'état embryonnaire de nos recherches interdit de plus longs développements. Si nous parvenons à sensibiliser les historiens à la richesse de cette documentation et à l'importance des pêches européennes dans l'Atlantique Nord au 16<sup>e</sup> siècle, nous aurons atteint l'objectif fixé par cette étude.

## 1 - SOURCES ET MÉTHODES DE L'ENQUÊTE

Le choix de notre enquête a porté sur les archives notariales de Bordeaux de la deuxième moitié du 16<sup>e</sup> siècle. Faute de documents administratifs et judiciaires, les minutes notariales représentaient la seule source à même de fournir un corpus de données sur les pêches anciennes. Jacques Bernard avait mis en évidence la bonne conservation et la richesse de cette documentation pour l'étude économique et sociale des pêches à «terreneufve»<sup>10</sup>. Cependant, le cadre chronologique de son étude restait limité à la première moitié du siècle. Il nous paraissait donc intéressant de l'étendre au-delà de 1550.

Sur l'ensemble des 40 notaires établis à Bordeaux — leur nombre étant fixé par édit du roi<sup>11</sup> —, il y a généralement plus de 30 minutiers

<sup>8</sup> Ch. de La Morandière, *Histoire de la pêche française à la morue en Amérique septentrionale (des origines à 1789)* (Paris, Maisonneuve et Larose, 1962), 2 tomes.

<sup>9</sup> Gillian Cell, *English Enterprise in Newfoundland (1577-1660)* (Toronto, University of Toronto Press, 1969).

<sup>10</sup> J. Bernard, *Navires et gens de mer...*, 805-826. Des études plus anciennes avaient déjà fait connaître la richesse des archives notariales pour l'étude des pêches hauturières du 16<sup>e</sup> siècle: F. Michel, *Histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux* (Bordeaux, 1867-1870); G. Musset, *Les Rochelais à Terre-Neuve, 1500-1789* (La Rochelle, 1899); E. Gosselin, *Documents authentiques inédits pour servir à l'histoire de la marine normande et du commerce rouennais pendant les XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles* (Rouen, 1876); et Ch. Bréard et P. Bréard, *Documents relatifs à la marine normande et à ses armements aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles* (Rouen, 1889).

<sup>11</sup> J. Bernard, *Le notariat et la pratique notariale en Bordelais, 1235-1520*, thèse complémentaire, Université de Paris - Sorbonne, 1968, 91-92. Nous avons trouvé un acte qui précise bien qu'il y avait «quarante notaires estably par le roy a bourdeaulx», Archives départementales de la Gironde (ci-après ADG) 3E 61 (15 juin 1563).

conservés pour chaque année pendant la deuxième moitié du siècle. En 1565, par exemple, on compte non moins de 34 minutiers dont certains ont plus de 2 000 pages. L'épaisseur des registres confirme d'un coup d'oeil la fréquentation plus intense des notaires au 16e siècle qu'aux époques plus contemporaines, chose bien connue des spécialistes<sup>12</sup>. Certes, le notaire n'enregistre qu'une fraction de toutes les transactions commerciales — celles passées sous-seing privé lui échappant —, mais il n'en reste pas moins que son intervention représente un indicateur assez fidèle des échanges et de l'activité économique<sup>13</sup>. Si les archives notariales ne fournissent jamais le nombre absolu de navires armés dans le port, nous pensons qu'elles peuvent, à condition d'être bien conservées, donner une idée de l'évolution générale et des grandes articulations du mouvement portuaire<sup>14</sup>. Aussi le notaire touche un champ très large de personnes et traite un grand nombre de contrats d'affaires qui fournissent des renseignements sur des aspects aussi divers que les pratiques commerciales, la construction navale ou «l'accoutrement» des pêcheurs.

Les archives notariales posent cependant au chercheur certains problèmes. Leur lecture est difficile, lente et souvent ingrate<sup>15</sup>. La localisation des contrats concernant les pêches est fastidieuse car ceux-ci ne représentent qu'une partie réduite de l'ensemble des actes. Il s'agit certes de séries continues mais la nature des renseignements est hétérogène et souvent fragmentaire. Ajoutons que la documentation privilégie certains secteurs plus que d'autres. Les minutes notariales apportent maintes informations sur le financement des campagnes et sur les ventes des cargaisons alors qu'elles laissent rarement apparaître l'activité des hommes sur les lieux de pêche. Les procès devant l'amirauté qui témoignent de plusieurs aspects de la vie des pêcheurs à «terre-neuve» auraient apporté un complément précieux. Malheureusement ce fonds n'est conservé à Bordeaux qu'à partir du milieu du 17e siècle.

<sup>12</sup> J. Bernard, *Le notariat...*, 103-104.

<sup>13</sup> J.-P. Poisson, «L'activité notariale comme indicateur socio-économique: l'exemple de la Fronde», *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations* (1976): 996-1005. Nous avons constaté une concordance étroite entre l'activité notariale et le mouvement portuaire à Bayonne et à Saint-Jean-de-Luz au 18e siècle: L. Turgeon, *Les échanges franco-canadiens de 1713 à 1758: Bayonne, les ports basques et Louisbourg, Ile Royale*, thèse de maîtrise, Université de Pau, 1977, 14-17. Malheureusement, il n'existe pas de sources administratives au 16e siècle qui permettraient de mieux définir le rapport entre le nombre de contrats terre-neuviens et l'armement réel.

<sup>14</sup> Comme le croit J. Bernard, *Navires et gens...*, 7-13.

<sup>15</sup> Il n'est peut-être pas inutile de préciser que l'exploitation de la trentaine de registres notariés d'une année exige plusieurs semaines de travail pour le chercheur déjà initié à l'écriture notariale du 16e siècle. Compte tenu de la grande variété des écritures qui changent d'un notaire à l'autre, la lecture pose toujours des problèmes même pour celui bien accoutumé aux abréviations et au griffonnage. Nous tenons à remercier Jean Cavignac et surtout Evelyne Picot-Bermond pour leur précieuse aide dans le déchiffrement et la transcription des actes.

L'enquête repose sur l'exploitation exhaustive des minutes de sept années: 1555, 1565, 1575, 1585, 1595, 1605 et 1614<sup>16</sup>. L'échantillonnage s'imposait compte tenu de l'abondance et des difficultés de la source. Il semblait préférable de commencer par un échantillon décennal afin de se faire une idée précise de l'ensemble de la documentation, quitte à revenir et à effectuer un dépouillement plus complet par la suite. Un cadre chronologique large offrait la possibilité de décèler les grands traits de l'évolution du trafic terre-neuvier ainsi que ses structures commerciales et financières.

Le nom du navire, qui apparaît dans la plupart des contrats maritimes, a servi d'élément de base à notre classement. Une fiche a été établie pour chaque armement à «terreneufve». Celle-ci a fait ensuite l'objet d'un classement par année et par ordre alphabétique des noms de navires. Les noms des «maîtres» ou capitaines ont permis de distinguer les cas fréquents de navires portant le même nom afin d'éviter de les compter deux fois pour la même année. Chaque fiche recense également le port d'attache et la destination du navire, les noms des parties concernées par l'armement et leurs fonctions, un résumé des clauses de chaque contrat et, s'il y a lieu, le tonnage du navire et le nombre d'hommes à bord. Il est prévu d'informatiser le fichier sous peu. Le nombre de contrats établis par navire varie beaucoup d'un cas à l'autre. Certains armements entraînent la rédaction d'un ou deux contrats, d'autres de plusieurs dizaines. Par exemple, l'armement de la *Françoise de Bordeaux* en 1564-1565 requiert l'écriture d'au moins 24 contrats notariés.

La spécialisation de la pratique notariale a facilité considérablement notre recherche. A Bordeaux, jamais plus de un ou deux notaires ne s'occupent des contrats de pêche. Par exemple, deux minutiers, ceux de Raoul Brigot et de Nicolas Duprat, renferment plus de 90% des contrats retenus en 1565 et en 1575. L'étude conserve généralement sa clientèle et sa spécialisation même lorsqu'elle passe d'un notaire à un autre. C'est le cas de Raoul Brigot qui acquiert l'étude et la clientèle de Nicolas Payron après avoir fait son apprentissage comme clerc chez ce dernier. La plupart des études sont situées dans le quartier Saint-Michel et souvent à proximité de la rue de La Rousselle où sont installés plusieurs des grands marchands de la cité, y compris les marchands de poissons. La rue de La Rousselle restera d'ailleurs la rue des marchands de poissons jusqu'au début du 20<sup>e</sup> siècle. Le repérage de cette spécialisation et l'exploitation préalable de ces notaires nous ont familiarisé

---

<sup>16</sup> Nous avons retenu 1614 parce que le nombre de minutiers conservés pour 1615 était très réduit. L. Turgeon a dépouillé les actes de 1555, 1565 et une partie de ceux de 1575. Notre assistante de recherche, E. Picot-Bermond, a dépouillé ceux de 1585, 1595, 1605 et une partie de ceux de 1575.

avec les noms des personnes qui participaient aux pêches lointaines. Cette démarche a permis de localiser plus rapidement des actes isolés qui étaient détenus par d'autres notaires.

## 2 - BILAN PROVISOIRE DE L'ENQUÊTE

### A - Trafic terre-neuvier et conjoncture économique

L'un des problèmes les plus intéressants soulevés par l'enquête est celui de l'importance de l'activité halieutique à «terreneuve» dans la deuxième moitié du 16<sup>e</sup> siècle. Les minutes notariales de Bordeaux font apparaître jusqu'à 38 armements en 1565 et 47 en 1585 (tableau 1). Ces niveaux sont remarquables compte tenu du caractère incomplet de la source. En effet, les minutiers ne représentent qu'une partie de l'activité car chaque armement n'entraîne pas forcément la consultation d'un notaire. Il serait donc légitime de gonfler sensiblement ces chiffres dans la mesure où ils ne peuvent être qu'inférieurs au mouvement réel. Ajoutons que le nombre d'une quarantaine d'armements établi d'après les minutes notariales est bien supérieur à celui fourni par les sources administratives des époques postérieures. Les registres de sorties des navires du port de Bordeaux et les registres des passeports, conservés à partir du milieu du 17<sup>e</sup> siècle, révèlent une dizaine d'armements dans les meilleures années, le chiffre de 13 étant rarement dépassé<sup>17</sup>. L'armement terre-neuvier aurait donc été plus intense dans la deuxième moitié du 16<sup>e</sup> siècle que pendant les deux siècles suivants.

TABLEAU 1

Nombre de navires terre-neuviers relevés dans les minutes notariales de Bordeaux et de La Rochelle (1546-1585).

Année	1546	1547	1548	1549	1555*	1559	1565	1575*	1585	1595*	1605	1614
Bordeaux	22	6	10	21	12	—	38	18	47	4	11	13
La Rochelle	0	7	3	2	3	49	42	—	—	—	—	—

\* Année de guerre.

— Minutes pas encore dépouillées

Sources: Bordeaux (1546-1549): Bernard, *Navires et gens...*, 807. Bordeaux (1555, 1565, 1575, 1585, 1595, 1605 et 1614): notre enquête. La plupart des contrats sont tirés des minutes de Raoul Brigot et Nicolas Duprat. La Rochelle (1546-1565): Trocmé de Delafosse, *Le commerce...*, 70.

<sup>17</sup> Le chiffre de 13 navires est dépassé en deux cas exceptionnels: 23 navires jaugeant 3 397 tonneaux en 1649 et 31 navires jaugeant 5 041 tonneaux en 1778: ADG, 6B 282-309, Départs de navires de Bordeaux (1649-1749); et 6B 66-114, Passeports et Soumissions (1676-1791). Voir aussi, Ch. Huet de Lemp, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV* (Paris, Mouton, 1975), 20-30 et 387-388; et l'inventaire fort complet de Ch. Turgeon, «L'amirauté de Guienne: source d'histoire de la Nouvelle-France. Les attributions administratives», *Rapport des Archives publiques du Canada* (Paris et Ottawa, 1984).

Les indices bordelais sont confirmés par ceux de La Rochelle et de Rouen où l'armement aux pêches hauturières apparaît encore plus important. Étienne Trocmé et Marcel Delafosse ont relevé dans les minutes notariales de La Rochelle 49 armements pour «terreneufve» en 1559, 44 en 1564 et 42 en 1565 (tableau 1)<sup>18</sup>. Le dépouillement du tabellionage de Rouen entrepris récemment par Monique Bois pour les Archives publiques du Canada a révélé 73 terre-neuviens en 1549 et non moins de 94 en 1555<sup>19</sup>. Ces chiffres ne témoignent-ils pas de l'importance précoce et largement insoupçonnée de cette activité compte tenu de l'enregistrement partiel des campagnes par les notaires et du nombre restreint de ports étudiés? Rappelons à l'instar de Charles de La Morandière qu'une cinquantaine de ports français participaient à l'armement terre-neuvier au 16<sup>e</sup> siècle<sup>20</sup>. Faut de recensements sérieux, on ne saurait préciser la taille de la flotte de pêche française. Cependant, les auteurs de l'époque apportent des indications chiffrées qu'il ne faudrait pas rejeter systématiquement sous prétexte que celles-ci manquent de fondement scientifique. Vers 1580, l'auteur anglais, Robert Hitchcock évaluait la flotte française à environ 500 navires; quelques décennies plus tard, le Français, Antoyne de Montchrétien la situait — peut-être en exagérant un peu — à plus de 600 navires pour les seules provinces de la Normandie et de la Bretagne<sup>21</sup>.

Le seul dénombrement global de la flotte de pêche européenne dont on dispose est celui du navigateur anglais Anthony Parkhurst. Pris lors d'un voyage de reconnaissance pour la marine anglaise en 1578, le recensement de Parkhurst établit le nombre de navires européens à «terreneufve» entre 350 et 380 dont 150 morutiers français, 100 espagnols, 50 portugais, 30 à 50 anglais et 20 à 30 baleiniers basques<sup>22</sup>. Certains auteurs jugent ces chiffres excessifs<sup>23</sup>. Nous pensons, au contraire, qu'ils

<sup>18</sup> Trocmé et Delafosse, *Le commerce...*, 70; et G. Musset, *Les Rochelais...*, 29-41 et 90-92. La liste des navires armés à La Rochelle qui nous a été remise par M. Delafosse montre qu'on retrouve à La Rochelle peu des navires armés à Bordeaux. Que M. Delafosse trouve ici l'expression de notre gratitude.

<sup>19</sup> Monique Bois, «Tabellionage de Rouen: sélection de documents concernant l'histoire du Canada», *Rapport manuscrit des Archives publiques du Canada* (Ottawa, 1984), 23.

<sup>20</sup> La Morandière, *Histoire de la pêche française...*, I: 231.

<sup>21</sup> A. de Montchrétien, *Traicté de l'oeconomie politique* (Rouen, 1615). Édition critique de Th. Funck-Brentano (Paris, Plon, 1889); et Robert Hitchcock, *A Political Platt for the Honour of the Prince* (Londres, 1580), cité par Innis, *The Cod...*, 44-45, note 40.

<sup>22</sup> R. Hakluyt, *The Principal Navigations* (Londres, 1598), III: 132, cité dans La Morandière, *Histoire...*, I: 221; et D. B. Quinn, *North America from Earliest Discovery of First Settlements* (New York, Harper and Row, 1977), 361-365. S. Barkham a bien montré que Parkhurst a sous-évalué de beaucoup le tonnage des navires de pêche du Guipuzcoa et de la Biscaye: Barkham, «Documentary Evidence for 16th Century Basque Whaling Ships in the Strait of Belle Isle», G. M. Story, dir., *Early European Settlement and Exploitation in Atlantic Canada* (St. John's, Memorial University of Newfoundland, 1982), 57-58; et S. Barkham, «Guipuzcoan Shipping in 1571 with Particular Reference to the Decline of the Transatlantic Fishing Industry», *Anglo-American Contributions to Basque Studies: Essays in Honor of Jon Bilbao* (Reno, Desert Research Institute Publications on the Social Sciences), 13 (1977): 73-81.

<sup>23</sup> Notamment P. Chaunu, *Conquête et exploitation...*, 265, qui n'explique pas d'ailleurs pourquoi il trouve les chiffres de Parkhurst exagérés.



sont inférieurs à la réalité et peu représentatifs de l'armement français. Les minutes notariales de Bordeaux, de La Rochelle et de Rouen fournissent déjà, pour certaines années de la décennie 1550, des données supérieures à celles indiquées par Parkhurst. Il est fort improbable que celui-ci ait pu recenser à la fois les navires de pêche errante qui fréquentaient le Grand Banc à différentes périodes de l'année et tous les navires de pêche sédentaire qui se dispersaient sur plusieurs milliers de kilomètres de côtes. D'autre part, le recensement est pris en plein milieu des guerres de Religion, c'est-à-dire pendant une période où le trafic maritime est irrégulier.

Même en admettant les chiffres quelque peu hasardeux et probablement sous-estimés du navigateur anglais, cette flotte de 350 à 380 terre-neuviens montés de 8 000 à 10 000 pêcheurs est bien supérieure à celle du commerce hispano-américain composée tout au plus d'une centaine de navires et de 4 000 à 5 000 hommes pendant la décennie 1570-1580<sup>24</sup>. Il est vrai qu'il faudrait ajouter au trafic espagnol celui des corsaires, pirates et contrebandiers français, anglais et hollandais dans les Caraïbes. Cependant, leur activité semble épisodique et, somme toute, réduite si l'on en juge d'après les archives notariales de Bordeaux et de La Rochelle: à Bordeaux, nous avons trouvé seulement deux armements pour les «Indes occidentales» et, à La Rochelle, Trocmé et Delafosse n'ont recensé que deux navires destinés à l'Amérique centrale pour la période 1523-1565 alors qu'il y en a 269 pour Terre-Neuve<sup>25</sup>. Ces ordres de grandeur, aussi grossiers soient-ils, montrent bel et bien que le golfe du Saint-Laurent représentait un pôle d'activité européenne tout à fait comparable à celui du golfe du Mexique et de la mer des Caraïbes. Loin d'être un espace marginal exploité par quelques pêcheurs, «terreneufve» apparaît comme une des premières grandes routes de l'Atlantique. Si le poisson n'a pas eu la même force d'entraînement économique que l'or et l'argent, il n'en reste pas moins que le «matériel» naval et humain est supérieur, peut-être même deux fois plus

<sup>24</sup> Selon Pierre Chaunu la flotte du commerce hispano-américain était composée de 50 à 100 navires jaugeant une moyenne annuelle de 16 036 «toneladas» pendant la décennie 1571-1580: H. Chaunu et P. Chaunu, «A la recherche des fluctuations cycliques dans l'économie des XVIIe et XVIIIe siècles: crise de tonnage-crise de frêt», *Eventail de l'histoire vivante: hommage à Lucien Febvre* (Paris, Armand Colin, 1953), II: 392-395. La «tonelada» semble bien être l'équivalent du tonneau de mer français (1 44<sup>3</sup>) et non pas du tonneau de jauge long (2,6 m<sup>3</sup>) employé par P. Chaunu dans sa thèse: Chaunu, *Séville...*, I: 130-148 et VI,1: 327-330. Voir à ce sujet M. Morineau, «Jauges et méthodes de jauge anciennes et modernes» *Cahiers des Annales no 24* (Paris, Armand Colin, 1966), 31-55. En évaluant le tonnage moyen du navire de pêche à 80 tonneaux (chiffre sans doute inférieur à la moyenne réelle car le tonnage moyen des navires de tonnage connu, soit environ le tiers de ceux recensés à Bordeaux, est de 127,5 tonneaux en 1565, 153,5 tonneaux en 1575 et 95,8 tonneaux en 1585), nous obtenons pour les 350 à 380 terre-neuviens retenus par Parkhurst une jauge globale de 28 000 à 30 400 tonneaux (1,44 m<sup>3</sup>). Le nombre d'hommes d'équipage a été évalué sur la base de 3 à 3,5 tonneaux par homme. Nous voulons remercier très vivement M. Morineau qui nous a fourni des éclaircissements sur les méthodes de jauge anciennes.

<sup>25</sup> Trocmé et Delafosse, *Le commerce rochelais...*, 70.

important sur les routes de l'Amérique septentrionale que sur celles qui conduisent à l'Amérique méridionale.

L'évolution de l'armement terre-neuvier à Bordeaux semble obéir à la chronologie suivante: une progression rapide de 1545 à 1565 suivie d'un plafonnement de 1565 à 1585 et d'un déclin marqué à partir des années 1590. Des mentions d'expéditions de pêche à «terreneufve» apparaissent dans les minutes notariales de Bordeaux dès 1517 mais ce n'est pas avant le deuxième quart du siècle qu'elles deviennent fréquentes. Il en va de même à La Rochelle et à Rouen où le mouvement prend de l'ampleur à partir de la décennie 1540. De 13 armements enregistrés en 1541 par les notaires rochelais, leur nombre passe à plus de 40 dans les années 1560. D'après le tabellionage de Rouen, le trafic terre-neuvier du port qui se situe à une douzaine de navires au début des années 1540 s'élève à près d'une centaine au milieu de la décennie suivante. A Bordeaux, il atteint la vingtaine à partir de 1546 et monte à une quarantaine dans la deuxième moitié du siècle. Bien que les archives notariales bordelaises soient généralement beaucoup mieux conservées pour cette période, l'accroissement du nombre des navires est tel, entre 1545 et 1565, qu'il serait difficile de l'attribuer seulement à une meilleure conservation des sources. En dépit des guerres de Religion qui perturbent vraisemblablement peu l'armement, sauf en 1575<sup>26</sup>, l'activité se maintient à des niveaux élevés et atteint 47 armements en 1585, point culminant du mouvement. On assiste ensuite à un véritable effondrement du trafic. Celui-ci tombe à 4 campagnes pendant la guerre avec l'Espagne en 1595 et ne remonte qu'à 11 en 1605 et 13 seulement en 1614. Le mouvement des navires constaté à Bordeaux coïncide, à quelques exceptions près, avec celui des ports basques espagnols étudié par H. A. Innis<sup>27</sup>. Mais, contrairement à ce qu'avait soutenu Innis, l'armement des ports français du golfe de Gascogne chute tout aussi vertigineusement à la fin du siècle que celui des ports de l'Espagne. L'évolution de ce trafic régional n'est-elle pas le reflet d'un mouvement plus général?

Si Bordeaux est représentatif de l'ensemble du trafic terre-neuvier français, celui-ci suit de près la conjoncture générale de l'économie française, voire européenne. Les articulations de la conjoncture économique sont maintenant assez bien connues grâce aux nombreuses monographies réalisées en France et ailleurs en Europe depuis une tren-

<sup>26</sup> Les prises dans l'estuaire de la Gironde par les corsaires religionnaires de La Rochelle ne sont pas rares en 1575: ADG, 5415 (24 février, 30 mars, 12 septembre, 14 septembre 1575). Voir aussi M. Delafosse, «Les corsaires protestants à La Rochelle (1570-1577)», *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 81 (1963): 187-217. Voir aussi Ch. de La Roncière, *Histoire de la marine française* (Paris, 1906) III: 589-595.

<sup>27</sup> H. A. Innis, «The Rise and Fall of the Spanish Fishery in Newfoundland», *Transactions of the Royal Society of Canada*, 25 (1931): 51-70; et *The Cod Fisheries: the History of an International Economy* (Toronto, University of Toronto Press, 1978), 81-94, réédition de 1940.

taine d'années<sup>28</sup>. La plupart des auteurs s'accordent à dire que la croissance se déclenche vers le milieu du 15<sup>e</sup> siècle et se poursuit jusqu'à la deuxième moitié du 16<sup>e</sup> siècle. Elle est caractérisée par une augmentation de la population, un accroissement des productions agricole et industrielle, une poussée des villes et une intensification des échanges. Cette conjoncture favorable se renverse dans la deuxième moitié du 16<sup>e</sup> siècle, à des périodes différentes selon les régions et les activités économiques. Mais dès les années 1590, toutes les régions et tous les secteurs sont touchés peu ou prou, comme l'écrit B. Bennassar: «La dernière décennie du XVI<sup>e</sup> siècle et les premières années du XVII<sup>e</sup> siècle ont été difficiles partout, voire catastrophiques, ... l'impression prévaut d'un essoufflement de la croissance.»<sup>29</sup> Les nombreuses guerres et les perturbations climatiques ont des effets désastreux sur les récoltes. Les famines et les épidémies se multiplient, la population stagne puis décline. La hausse des prix freine l'activité industrielle et les échanges. La plupart des grands trafics maritimes de l'Europe reculent dès le début du 17<sup>e</sup> siècle. C'est le cas notamment du commerce hispano-américain et du commerce baltique passant par le Sund<sup>30</sup>. Les pêches hauturières ne semblent pas échapper à cette crise, ni se distinguer du mouvement général de l'économie européenne.

## B - Géographie et nature du trafic

### 1 - Les ports d'attache

La provenance des navires terre-neuviens relevés dans les minutes notariales de Bordeaux couvre une aire géographique assez large. Les petits ports de l'estuaire de la Gironde sont bien représentés: Blaye, Meschers, Talmont, Mortagne et Royan. Plusieurs navires viennent des ports de la rivière de la Seudre comme La Tremblade et «Marpennes» (Marennes) et aussi de Brouage, le village natal de Champlain. Mais la plupart de ces terre-neuviens sont d'origine basque, surtout de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure, plus rarement de Bayonne et de Capbreton dont les ports sont continuellement bloqués par les ensablements de l'Adour. Les navires rattachés à des ports basques constituent, dans le troisième quart du siècle, plus des deux-tiers du trafic de Bordeaux. Leur part prépondérante dans le trafic bordelais se rétrécit comme peau de chagrin à la fin du siècle. Les ports basques ne fournissent plus que le tiers des navires de 1585 et aucun par la suite.

<sup>28</sup> Pour une bonne synthèse voir B. Bennassar, «Vers la première ébauche d'une économie-monde», P. Léon, dir., *Histoire économique et sociale du monde*, Tome 1: *L'ouverture du monde (XIV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle)* (Paris, Armand Colin, 1977), 393-564.

<sup>29</sup> *Ibid.*, 544.

<sup>30</sup> Chaunu, *Séville...*, I: 130-148, et VI,1: 327-330; P. Jeannin, «Les comptes du Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)», *Revue historique* (1964): 55-102.

Les terre-neuviens recensés par les notaires bordelais ne sont pas tous armés à Bordeaux. Il n'est pas rare de voir des maîtres et des propriétaires venir passer des contrats notariés à Bordeaux pour se procurer vivres, matériaux et équipages alors que le navire est appareillé dans un autre port dont le nom est généralement stipulé dans le contrat. Par exemple, sur les 38 navires de 1565, 21 partent de Bordeaux, 10 de La Rochelle, 4 des ports saintongeais et 3 des ports basques. Les mentions d'armements qui ont lieu dans d'autres ports sont encore plus fréquentes en périodes de guerre. Sur les 18 terre-neuviens relevés à Bordeaux en 1575, 10 sont armés à Pasajès (à proximité de Saint-Sébastien) à l'abri des corsaires religionnaires.

## 2 - La pêche à la morue

Les contrats notariés donnent généralement une idée du type de pêche pratiquée par le navire et de sa destination géographique — même si les noms des havres fréquentés sont assez rarement précisés. La pêche à la morue est de loin la première activité de ces terre-neuviens. Elle seule mobilise toujours plus des quatre-cinquièmes de la flotte. Cette pêche se fait d'abord sur la côte, plus particulièrement sur la côte sud de la péninsule d'Avalon. Les quelques mentions de lieux de pêche dans les contrats indiquent des havres comme Trépassé, Sainte-Marie et surtout Plaisance qui est réputé autant pour la qualité que pour l'abondance de sa pêche<sup>31</sup>. Les navires de pêche sédentaire représentent de belles unités, montées de 30 à 50 hommes et jaugeant le plus souvent de 100 à 200 tonneaux, voire 400 dans certains cas<sup>32</sup>. Ces morutiers rapportent principalement de la morue sèche. Il y a parfois du «poisson vert»<sup>33</sup> mêlé aux cargaisons. En 1565, deux navires sont destinés à la pêche au poisson «tant vert que sec»<sup>34</sup> et un autre pratique uniquement la pêche au «poisson vert»<sup>35</sup>. Mais, tout porte à croire que ce poisson vert provient lui aussi des côtes, probablement de celles de la Gaspésie où ce type de pêche mixte est déjà assez répandu au début du 17<sup>e</sup> siècle<sup>36</sup>.

A Bordeaux, comme à La Rochelle et à Rouen, la pêche à la morue verte ou errante sur le Grand Banc semble se développer bien après la

<sup>31</sup> ADG, 3E 2418 (8 décembre 1565); 3E 2417 (16 janvier 1564/1565); 3E 9850 (18 janvier 1564/1565); 3E 5426 (16 décembre 1584); 3E 3918 (9 février 1585); 3E 3918 (28 mars 1585); 3E 3935 (25 et 26 février 1605); 3E 3945 (11 et 13 mars 1614).

<sup>32</sup> Armé à la pêche sédentaire en 1614, le *Michel de Bordeaux* jauge 440 tonneaux et porte un équipage de 95 hommes: ADG, 3E 3945 (8 mars et 24 novembre 1614).

<sup>33</sup> La morue verte arrive déjà à Bordeaux en quantités assez importantes en 1565 et en 1575: ADG, 3E 2417 (7 septembre 1564 - «un cent de mollue verte grande»); 3E 2417 (21 octobre 1564 - 4450 «couples de mollue verte de la grande sorte»); 3E 5415 (22 octobre 1575 - «deux milliers quatre couples et demy de mollue verte de la grande sorte à compter 62 couples % (pour cent)»).

<sup>34</sup> ADG, 3E 2418 (18 avril et 10 décembre 1565).

<sup>35</sup> ADG, 3E 2417 (5 septembre 1564); et 3E 9850 (14 mars 1564/1565).

<sup>36</sup> Laverdière, *Oeuvres de Champlain* (Québec, 1870), II: 49-50 et III: 226, cité dans Biggar, *Early Trading Companies...*, 73 et 78, notes 3 et 5.

pêche sédentaire, quoi qu'en disent certains auteurs contemporains<sup>37</sup>. Les premières mentions de pêche sur «les bancs en terreneuve» n'apparaissent dans les contrats bordelais qu'à la fin du siècle. Encore absentes de la documentation en 1575, elles sont déjà nombreuses en 1585. Onze des 47 navires recensés pour cette année y sont destinés et leur nombre reste élevé jusqu'en 1614. Il s'agit de petits navires, souvent de 50 à 60 tonneaux et équipés de 12 à 16 pêcheurs, venant surtout des ports charentais: Blaye, Meschers, Talmont, Mortagne, Royan, La Tremblade et Marennes. Ces petits ports, situés à proximité des marais salants, étaient tout naturellement disposés à ce type de pêche qui exigeait des quantités importantes de sel mais beaucoup moins de capitaux que les entreprises côtières. Il nous reste à expliquer le retard de la pêche errante sur la pêche sédentaire. Ne réside-t-il pas dans les difficultés d'adaptation technique et humaine de ce type de pêche en haute mer? La pêche errante ne connaît pas d'antécédent médiéval comme ce fut le cas pour la pêche sédentaire très largement pratiquée sur les côtes européennes au 15<sup>e</sup> siècle<sup>38</sup>. Il est aussi très possible que le marché de la morue verte soit encore trop peu développé dans la première moitié du 16<sup>e</sup> siècle pour justifier l'organisation de la pêche errante.

### 3 - La chasse à la baleine

La chasse aux mammifères marins représente un précieux complément aux pêches. Sans exclure la possibilité de chasse aux morses et aux phoques<sup>39</sup>, il n'y a aucun doute que la plus importante de celles-ci est la chasse à la baleine. Plusieurs navires la pratiquent: 3 en 1555, 5 en 1565, 4 en 1575 et 4 en 1585. Les baleiniers sont de gros porteurs, généralement de 200 à 300 tonneaux, équipés d'une cinquantaine d'hommes, armés à Bordeaux avec le concours d'équipages basques ou dans les ports de Saint-Jean-de-Luz et de Pasajès avec la participation de marchands bordelais. Si certains sont spécialisés dans la chasse à la baleine, beaucoup participent aux deux pêches: baleine et morue. Par

<sup>37</sup> Si les signes de la pêche sédentaire sont nombreux, on ne trouve aucune trace de la pêche errante par les notaires bordelais et rochelais pendant la première moitié du 16<sup>e</sup> siècle: Bernard, *Navires et gens...*, 819; et Bibliothèque municipale de La Rochelle (ci-après BMLR), Papiers Musset, Ms. 2566. Il en va de même à Rouen où la pêche sur «le Banc» n'apparaît qu'à partir de 1555: Bois, «Tabellionage...», 24. Biggar s'est sans doute trompé en présentant la pêche errante comme un précurseur de la pêche sédentaire: H. P. Biggar, *Early Trading Companies of New France* (New York, Argonout Press, 1965), 19-22 (réédition de 1901); *Les précurseurs...*, xxii-xxv. Selon Innis, la pêche errante s'est bel et bien développée après la pêche sédentaire en France: Innis, *The Cod...*, 25.

<sup>38</sup> Il y avait des grandes sécheries de congres et de merlus en Bretagne, Écosse et Irlande: S. B. J. Noël de La Morinière, *Histoire générale des pêches anciennes et modernes* (Paris, 1815), 254-255; et E. Goyenette, *Bayonne et la région bayonnaise du XII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle*, thèse de l'École des Chartes, 1949, 292 et 691-692. Il est vrai que le hareng était déjà salé dans des barils en haute mer au 15<sup>e</sup> siècle.

<sup>39</sup> L'exploitation des morses par les Basques et les Malouins se fait déjà sur une échelle importante dans les îles de la Madeleine en 1591: G. Cell, *English Enterprise...*, 49. Musset a trouvé dans un contrat de 1556 mention de deux petits harpons pour «les marsouins ou porcilles»: Musset, *Les Rochelais...*, 59.

exemple, 3 des 5 baleiniers de 1565 font autant l'une que l'autre. La conduite des deux pêches semble encore plus fréquente que ne le laisse croire, à première vue, les chartes-parties et les contrats de grosses aventures. Par l'entremise des procurations et des contrats de vente, on retrouve parfois sur les morutiers des engins de chasse parmi les instruments de pêche et des barriques d'huile de baleine mêlées à la cargaison du retour. Tel est le cas révélé par le contrat de vente de Fortaunoy de la Basquerie, marchand de Bordeaux, qui charge 12,5 quintaux de câbles, 250 lignes de pêche et «ung hunaut pour la baleine... dans un grand navire allant à la pescherie de la terreneufve»<sup>40</sup>.

Les baleiniers font preuve d'une grande polyvalence, pouvant changer complètement d'activité d'une année à l'autre. Parti à la chasse en 1554, le *Baron d'Arvert de Bordeaux* est rapidement radoubé et armé pour la pêche à la morue pendant l'hiver de 1554-1555<sup>41</sup>. Certains modifient leur activité une fois sur place en fonction de la disponibilité des ressources marines. Tel est le cas de la *Marie de Saint-Vincent* (Ciboure) destinée en 1575 à «la pescherie de Baleines». Le contrat d'avitaillement précise bien que si l'équipage «ne peut faire la charge compétante du navire des huiles de Baleine qui se fait au mois de Juin ou Juillet... il sera tenu d'attendre le retour des Baleines qui se fait au mois de (le mot est barré mais on suppose que c'est un mois d'automne) et de parfaire la charge d'huile de Baleine»<sup>42</sup>. Dans le même contrat, on ajoute que «fautte de Baleines... il sera tenu de parfaire la charge de molue aux mieux qu'il leur sera possible». Ce recours à la pêche à la morue laisserait à penser que la chasse à la baleine était une activité assez fragile, vraisemblablement plus exposée aux variations saisonnières des populations de cétacés ainsi qu'aux aléas de la conjoncture économique.

Les baleiniers qui prolongeaient leurs chasses jusqu'aux derniers mois d'automne s'exposaient aux dangers d'un hiver précoce et d'une soudaine formation de la banquise. Plusieurs furent pris par les glaces à l'automne de 1574 et durent hiverner dans le havre de Red Bay sur la côte du Labrador, lieu de prédilection de leur chasse<sup>43</sup>. Tel fut le cas de la *Magdeleine de Bordeaux*, d'environ 250 tonneaux, abandonnée avec 450 barriques d'huile de baleine et une partie de son équipage à «Boetes» (le site actuel de Red Bay) «... à cause des glaces quy l'au-

<sup>40</sup> ADG, 3E 5405 (16 novembre 1564). Des navires basques espagnols participaient également aux deux pêches: Barkham, «Documentary Evidence...», 55; «Guipuzcoan Shipping...», 75.

<sup>41</sup> ADG, 3E 2406 (3 décembre et 13 janvier 1554/1555); et 3E 2407 (22 avril, 30 avril et 1er mai 1555). C'est également le cas du navire basque le *Santiago de Pasajès* destiné à la pêche à la morue en 1574 et à la chasse à la baleine en 1575: Barkham, «Guipuzcoan Shipping...», 75.

<sup>42</sup> ADG, 3E 5413 (8 novembre 1574). St-Vincent était le nom de l'église paroissiale de Ciboure.

<sup>43</sup> Barkham, «Documentary Evidence...», 62.

royent saisi»<sup>44</sup>. Le maître et propriétaire, Sanchou de Burgaronne, un Basque de Biarritz, y retourne l'année suivante et récupère de l'épave 43 barriques d'huile, 6 «doubles birches» (probablement des couleuvrines à double culasse)<sup>45</sup>, une ancre, un câble, les meubles et les agrès et apparaux<sup>46</sup>. Ces effets ont été vendus et le produit de la vente partagé entre les avitailleurs dont plusieurs bourgeois de Bordeaux et un de Saint-Sébastien<sup>47</sup>.

#### 4 - La traite des peaux et des pelleteries

La traite des peaux et des pelleteries avec les Amérindiens représente également une activité d'appoint non négligeable pour les pêcheurs. L'apparition de la formule, «poissons huilles gresses marchandises et autres choses que ledit navire apportera de terre-neuve», dans les chartes-parties et les contrats d'avitaillement du milieu du siècle laisse tout à penser que le pêcheur côtier participe déjà à une gamme assez large

<sup>44</sup> ADG, 3E 5415 (9, 11 et 12 mars 1575). Il n'y a pas de doute qu'il s'agit de Red Bay. Le nom du lieu est écrit de plusieurs façons dans les archives et sur les cartes anciennes: Les Buttes, Butus, Boytus, Buytres, etc.: S. Barkham, «The Identification of Labrador Ports in Spanish 16th Century Documents», *The Canadian Cartographer* (June 1977): 2.

<sup>45</sup> L'expression «doubles birches» serait une déformation de l'anglais, «double breech», abréviation de «swivel gun with double breech chambers». Dans certains contrats on écrit doubles «verses» qui vient sans doute de l'espagnol «versos»: ADG, 3E 9844 (7 janvier 1550-1551). Faut-il rappeler que Bordeaux subissait les influences linguistiques et culturelles autant des pays ibériques que de l'Angleterre.

<sup>46</sup> ADG, 3E 5415 (6 novembre 1575). Un navire nommé la *Magdeleine de Bordeaux*, commandé par Sanchou de Burgaronne, a fait une campagne à «terreneuve» en 1565: ADG, 3E 5405 (17 février et 19 mars 1564/1565). Il est fort possible qu'il s'agisse du même navire.

<sup>47</sup> Il est possible que la *Magdeleine de Bordeaux* soit une des trois épaves repérées dans le havre de Red Bay par les archéologues subaquatiques de Parcs Canada ou même celle de la fouille qu'on pense être le *San Juan*, navire basque espagnol, naufragé à Red Bay vers 1565. Les résultats des fouilles archéologiques permettent de faire plusieurs rapprochements avec les données tirées des contrats notariés de la *Magdeleine*. Les archéologues ont évalué le tonnage de l'épave en question entre 250 et 300 tonneaux et le nombre de barriques naufragées aux environs de 400, ce qui correspond avec les renseignements détenus pour la *Magdeleine*. La fouille a fourni peu de gros vestiges comme des pièces d'artillerie et de gréement. Ils se limitent à une ancre et une couleuvrine, comme si le navire avait déjà été dépouillé de ses dépendances: meubles, armes, apparaux et agrès. C'est bien le cas de la *Magdeleine*. De plus, 72% des pierres de lest retrouvées sont composées de calcaire gris et blanc, une pierre commune et très employée dans la construction à Bordeaux mais rarement au Pays Basque où le granit domine. Aucun de ces rapprochements ne représente une preuve concluante mais ils font planer le doute sur ce que certains ont considéré comme une certitude. D'ailleurs, les renseignements documentaires concernant la *Magdeleine* sont plus nombreux et précis que ceux publiés jusqu'à date pour le *San Juan*. Ceux-ci consistent en quelques dépositions, rédigées environ 10 ans après le naufrage, qui font savoir que le navire avait été jeté sur la côte avec 900 à 1 000 barriques d'huile de baleine à bord lors d'une tempête. On évalue le tonnage du *San Juan* à environ 300 tonneaux, ce qui représente la capacité d'encombrement nécessaire pour loger les 1 000 barriques indiquées dans le document (à raison de 3 à 3,5 barriques par tonneau). Mais rien ne prouve que la cargaison du *San Juan* était complète. L'étude des barriques a été faite par L. A. Ross, «16th Century Spanish Basque Coopering», *Historical Archaeology*, 19 (1985): 1-31. Voir aussi J. Tuck et R. Grenier, «Une station baleinière basque du XVIe siècle au Labrador», *Pour la science* (janvier 1982): 36-45; et J. Tuck, «A Sixteenth Century Whaling Station at Red Bay, Labrador», G. M. Story, dir., *Early European Settlement...*, 41-52. Voir aussi M. Audy, R. Grenier, J. Ringer, W. Stevens et P. Waddell, «Sommaire du travail effectué sur le terrain en 1980 à Red Bay (Labrador) sur les vestiges submergés du San Juan», *Bulletin de recherches no 163* (Ottawa, Parcs Canada, 1981), 1; et Barkham, «Documentary Evidence...», 73-74.

d'activités. Il est parfois stipulé dans ces contrats que «le maistre et esquipage ne doivent aucune chose cacher ni receller... des avitailleurs»<sup>48</sup>. Que cacher dans un coffre de pêcheur en dehors d'un produit aussi escamotable que des peaux et des pelleteries? Faul-il rappeler les références à la traite dans les minutes judiciaires des Archives des Indes (Espagne) qui renferment des dépositions de 1542 provenant de l'équipage d'un navire basque d'Orio (Guipuzcoa). Certains membres de l'équipage auraient échangé des haches, des couteaux et d'autres effets contre des peaux de cerfs et de loups (loups marins ou phoques?) avec des Amérindiens dans la région du détroit de Belle Isle<sup>49</sup>. Selma Barkham a trouvé récemment mention de «cueros de ante» — probablement des peaux de caribous — indiquée dans le testament d'un pêcheur d'Orio de 1557 et une inscription dans les registres paroissiaux de Zumaya (Guypuzcoa) concernant un certain Joan de Huscanga, mort le 18 septembre 1574, «en se battant avec les sauvages de Terranova»<sup>50</sup>.

Quoiqu'il en soit, il est irréfutable que dans le dernier quart du siècle ce commerce prend des proportions importantes à Bordeaux. Quatre des navires recensés en 1585 participent à la traite. Il s'agit de la *Bonne Fortune de Ciboure* «allant au Canada pays de terreneuve a la pescherie des Baleines et autres poissons et trafic des marchandises»<sup>51</sup>; du *Dauphin de St-Jean-de-Luz*, accompagné d'un autre navire dont le nom n'est pas précisé, partant tous les deux «en Canada a la pescherie des Baleines et traficq avec les Sauvages»<sup>52</sup>; et d'une «patache» de 50 tonneaux, la *Marie de St-Vincent* (Ciboure) «allant en Canada a la pescherie des Baleines Salmons et trafficq avec les Sauvaiges»<sup>53</sup>. L'emploi du mot «Canada» comme lieu de destination et l'association de la chasse à la baleine et de la traite indiquent que ces activités se déroulaient bien en amont du Saint-Laurent, probablement dans les

<sup>48</sup> ADG, 3E 5413 (8 novembre 1574); et 3E 5415 (26 février 1575). Cette formule apparaît à La Rochelle dès les années 1540: AMLR, Papiers Musset; Ms 2566, 45, 52 et 76.

<sup>49</sup> Trouvé dans les Archives des Indes il y a plus de 50 ans par Henry Biggar, ces documents sont cités par S. Barkham, «A Note on the Strait of Belle Isle During the Period of Basque Contact with Indians and Inuit», *Études Inuit Studies* (1980): 53-54.

<sup>50</sup> *Ibid.*, 54.

<sup>51</sup> ADG, 3E 5426 (5 avril et 14 juillet 1585). C'est la première fois que l'on voit un notaire bordelais employer le mot «Canada» qui désigne l'ensemble des basses terres de l'estuaire du Saint-Laurent jusqu'à la Gaspésie et la basse Côte-Nord d'après les cartes du 16<sup>e</sup> siècle. Cette appellation s'est étendue à un territoire assez vaste au cours du siècle car à l'époque de Cartier le Canada désigne une petite région située entre «Stadaconé» (Québec) et l'île aux Coudres. Il semble logique de penser que le Canada commence là où se termine la «Grande Baye» qui comprend généralement la partie du golfe entre la côte ouest de Terre-Neuve et la côte septentrionale du Saint-Laurent. Mais cette frontière apparaît encore assez vague puisque le même notaire, dans un contrat rédigé quelques mois auparavant, avait indiqué la «Grande Baye» comme lieu de destination du navire: ADG, 3E 5426 (23 février 1585).

<sup>52</sup> ADG, 3E 1096 (30 juin 1585); 3E 5426 (1<sup>er</sup> juillet 1585). Le nom du navire est laissé en blanc mais le notaire précise le nom du maître, François Robin.

<sup>53</sup> ADG, 3E 5426 (7 mars 1585); 3E 3918 (5, 7, 12 et 13 mars 1585). La «patache» est un petit navire de servitude qui marchait souvent à voiles et à rames: Bernard, *Navires...*, 269, note 247. Elle semble plus grande que la «pinasse» qui était généralement montée à bord du navire transporteur.



parages de Tadoussac qui est à peu près le seul endroit du fleuve où on peut à la fois chasser des baleines et traiter sur une grande échelle. D'après les récits de voyages du début du 17<sup>e</sup> siècle, chasseurs et traiteurs basques étaient très présents dans les environs de Tadoussac<sup>54</sup>. Il n'est pas question ici d'échanges sporadiques conduits entre de simples pêcheurs et des tribus de passage mais d'un commerce suivi et organisé par des marchands qui chargent sur des navires de pêche des effets destinés spécialement à la traite. Le contrat d'avitaillement de la *Marie de St-Vincent* précise bien que les intéressés ont mis à son bord «des marchandises propres et convenables pour le traficq au Canada avec les Sauvages». Mais la pratique de la traite à Bordeaux semble passagère puisque les notaires n'en font plus mention en 1595, ni en 1605, ni même en 1614.

Ces expéditions basques ne sont pourtant pas isolées. On connaît l'existence de plusieurs autres campagnes de traite à la même époque: celle du Rouennais, Étienne Bellenger qui a troqué avec les autochtones de l'île du Cap Breton et de la Nouvelle-Écosse en 1583<sup>55</sup>; puis celles moins heureuses du Breton, Troilus de Mesgouez, marquis de la Roche, mises en échec par des corsaires anglais en 1578 et par une tempête en 1584<sup>56</sup>. Rappelons aussi la campagne des 4 pataches expédiées en 1587 par les frères Noël de Saint-Malo, petits-neveux de Cartier, pour la traite dans le Saint-Laurent, et perdues lors d'un conflit avec des concurrents<sup>57</sup>. On peut ajouter à cette liste de sinistrés la capture en 1591 par les Anglais d'un navire basque venant du Canada avec une cargaison de morue, des huiles et un «greate Store of Riche Furs as beavers martrenes otters and many other sortes»<sup>58</sup>. D'autres recherches permettront sûrement de mieux cerner le volume, la nature et la chronologie de ce trafic.

La traite est très largement dépendante des pêches et le restera encore longtemps. Pour chacune des quatre expéditions de 1585, la chasse à la baleine demeure l'activité principale puisqu'elle apparaît toujours en premier dans les documents; on ne trouve la traite qu'en deuxième lieu, comme si cette dernière était de moindre importance. Sans doute est-elle trop aléatoire pour que les pêcheurs s'y spécialisent: la production peut varier beaucoup d'une année à l'autre, il faut comp-

<sup>54</sup> S. Champlain, *Les voyages* (Paris, 1613), 183, dit bien que les Basques et les Espagnols «estoiert en quantite au pays (Canada)». M. Lescarbot, *Histoire de la Nouvelle-France* (Paris, 1609), 305, précise que Tadoussac est un «lieu ou les Basques font la pesche des Baleines».

<sup>55</sup> D. B. Quinn, «The Voyage of Etienne Bellenger to the Maritimes in 1583: a New Document», *Canadian Historical Review*, 43 (1962): 328-343.

<sup>56</sup> Voir la biographie de La Roche de Mesgouez par G. Lanctôt dans *Dictionnaire biographique du Canada* (Québec, Presses de l'Université Laval, 1966), I: 432-433.

<sup>57</sup> Voir la biographie de Jacques Noël par M. Trudel, *Dictionnaire biographique du Canada*, 531-532; et J. Berenger, «Les États de Bretagne et la colonisation nord-américaine», *Études canadiennes/Canadian Studies*, 17 (1984): 7-17; Biggar, *Early Trading...*, 47.

<sup>58</sup> Cell, *English Enterprise...*, 49.

ter sur les autochtones et le marché de ce produit de mode s'avère être capricieux et, somme toute, limité. Les entreprises de traite sont payées en quelque sorte par les pêches, plus particulièrement, par la pêche à la morue. Aliment des jours maigres, la morue trouve facilement un débouché en Europe et elle est toujours abondante sur les côtes de «terreneuve». La plupart des intéressés des expéditions de 1585 participent activement au financement des campagnes de pêche et leurs navires de traite se joignent souvent aux convois de morutiers. Tel est le cas de la *Marie de St-Vincent*. Elle entreprend le voyage avec un morutier également appelé la *Marie de St-Vincent*, d'environ 100 tonneaux, envoyé très probablement dans la région de Plaisance. Ces deux campagnes font partie d'une seule et même entreprise puisque le notaire les traite ensemble dans le même contrat et les deux navires appartiennent au même propriétaire<sup>59</sup>. A la fin de la saison, la patache pouvait rejoindre son compagnon sur les côtes de Terre-Neuve et compléter, au besoin, sa cargaison d'huile de baleine et de fourrures avec de la morue sèche avant le retour. Il n'est pas rare non plus de voir les morutiers remorquer ou porter à leur bord une pinasse pouvant servir à courir les côtes en quête de fourrures pendant la pêche. Cette pratique est employée par un La Roche, un Du Gua et un Champlain qui soutiennent leurs projets de colonisation et de commerce des fourrures par la pêche<sup>60</sup>. On voit se mettre en place ce qui sera une des structures — encore mal perçue — du commerce canadien. Nombreux sont les navires basques, bordelais et rochelais au cours du 17<sup>e</sup> et encore au 18<sup>e</sup> siècle qui, revenant sans frêt du Canada, complètent leurs cargaisons avec de la morue sèche à Plaisance, à Percé et à Louisbourg<sup>61</sup>. Seule la pêche assure régulièrement les cargaisons de retour et les fonds de roulement qui permettent de développer la traite et, plus tard, la colonisation<sup>62</sup>.

<sup>59</sup> ADG, 3E 3918 (11 et 12 mars 1585). Il en va de même pour le *Dauphin* et son compagnon qui entreprennent la campagne avec un morutier, le *Domengue de St Jehan de luz*: ADG, 3E 5426 (1er juillet 1585).

<sup>60</sup> Voir les biographies de La Roche, de Chauvin, de Du Gua de Monts et de Champlain, *Dictionnaire biographique du Canada*, I: 99-105, 199, 214-215, 299-303, 432-434. Voir aussi Lescarbot, *Histoire de la ...*, 473-521 et 550-578; Champlain, *Les voyages...*, 10-68 et 107-113; R. Leblant, «La pêche et le périple des morues du Saint-Laurent en 1602», *Bulletin philosophique et historique* (Paris, 1968), 259-270; M. Trudel, *Histoire de la Nouvelle-France...*, II: 375-376; Biggar, *Early Trading Companies...*, 53-54.

<sup>61</sup> Plusieurs navires basques revenant du Canada complètent leurs cargaisons avec de la morue à Plaisance et à Percé: Archives départementales des Pyrénées-Atlantique (ci-après ADPA), 3E 4085 (25 et 29 mars 1677); 3E 4095 (7 mars et 23 mai 1687); 3E 4097 (9 avril et 7 décembre 1689); 3E 4026 (13 et 14 avril 1690). Les navires bordelais font de même: ADG, 6B 70, folios 55 verso à 57 verso (13 mai 1685); 3E 3058 (18 mai 1683); et John Bosher, «Les origines cosmopolites du commerce canadien à Bordeaux (1671-1684)», *Études canadiennes/Canadian Studies*, 17 (1984): 31, qui a également remarqué l'importance du poisson dans les retours du Canada.

<sup>62</sup> A ce sujet, Nicolas Denys, *Description géographique et historique des costes de l'Amérique septentrionale* (Paris, 1672), I: 93-94, précise: «Bien qu'on ait crû que mon principal but dans toutes mes entreprises en ces pays-là a toujours esté la negoce des pelleteries avec les sauvages; je n'ai jamais compté là-dessus que comme sur un accessoire qui pouvait servir en quelque façon au capital de ce qui se peut faire dans le país qui est la pesche sedentaire et la culture des terres...»

Ces premières campagnes de traite constatées à Bordeaux sont entreprises par des Basques avec le concours de marchands bordelais et rochelais. Généralement les propriétaires du navire et les équipages viennent de Saint-Jean-de-Luz ou de Ciboure et les avitailleurs de Bordeaux ou de La Rochelle. Le cas de la *Marie de St-Vincent* semble assez typique. Le maître du navire, Jean de Benesse, est Basque. Le propriétaire ou le «bourgeois», comme on disait alors, est un «marchand marinier» de Saint-Jean-de-Luz, Micheau de Oyarsabal, peut être un parent proche de Martin de Hoyarsabal qui a écrit le premier routier de «terreneufve» paru à Bordeaux en 1579<sup>63</sup>. Le titre de «marchand marinier» laisse entendre qu'il pratiquait le commerce et la navigation. En effet, Oyarsabal exerçait autant l'une que l'autre puisqu'il avait déjà conduit ce navire au Canada<sup>64</sup>. Trois marchands se partagent les frais d'avitaillement: Pierre Dacquerrete de Bordeaux, le beau-frère de d'Oyarsabal, Marie Rousseau, veuve de Martin Debalda, et Pierre Bizet, son gendre, tous les deux de La Rochelle<sup>65</sup>. Ces associations commerciales et familiales font ressortir l'intérêt déjà manifeste de Bordeaux et surtout de La Rochelle dans le commerce canadien qui ira en se développant aux 17e et 18e siècles.

### C - Pratiques et associations commerciales

Bien que les archives notariales ne permettent pas une reconstitution de la comptabilité des campagnes à «terreneufve», elles nous donnent cependant une idée des pratiques commerciales. En règle générale les frais et les bénéfices ou les pertes sont partagés entre trois groupes de personnes: les propriétaires du navire, les avitailleurs et les membres de l'équipage. L'équipage participe à part entière aux frais de l'entreprise dans la mesure où il n'est rétribué qu'à la liquidation des comptes. Les parts et les responsabilités de chacun sont précisées dans les chartes-parties. Il est fréquent aussi de dresser un contrat d'avitaillement par lequel les propriétaires vendent d'avance une partie de la cargaison du retour à un ou plusieurs marchands qui se chargent d'approvisionner le navire en vivres et en équipements. Les intéressés comprennent souvent deux ou trois propriétaires dont le maître qui possède presque toujours une part (3/4, 1/2, 1/4, 1/6, 1/8, etc.) du navire, et trois ou quatre avitailleurs qui participent couramment, en groupe ou individuellement, à plusieurs avitaillements. Les associations sont parfois moins importantes, composées de deux ou de trois personnes qui sont à la fois

<sup>63</sup> Martin de Hoyarsabal, *Les voyages aventureux du capitaine Martin de Hoyarsabal, habitant de Cubiburu, contenant les regles et enseignements nécessaires à la bonne et sure navigation* (Bordeaux, 1579). Nous avons trouvé une référence en 1565 à un Jehan Doyerceval, pilote, habitant Saint-Sébastien: ADG, 3E 5406 (23 octobre 1565). Il y a aussi un Micheau de Oyarsabal, maître de la *Marie de St-Vincent*, à Bordeaux en 1575: ADG, 3E 5415 (11 février 1575).

<sup>64</sup> ADG, 3E 5425 (28 et 29 avril et 15 novembre 1584).

<sup>65</sup> ADG, 3E 3918 (13 mars 1585).

propriétaires et avitailleurs. Mais généralement les intéressés sont plus nombreux car il est nécessaire d'associer plusieurs personnes à l'entre-prise pour diluer les coûts et surtout les risques<sup>66</sup>, la pratique de l'assurance maritime étant encore très rare à Bordeaux<sup>67</sup>. Au retour du navire, la cargaison est vendue et le produit de la vente partagé le plus souvent en parts égales entre les trois groupes d'intéressés<sup>68</sup>. Chacun divise ensuite sa part en fonction du rang et de la mise des individus qui la compose. Ces associations sont donc d'une durée limitée, faite et dé faite à chaque campagne.

Le partage par tiers des produits de la pêche n'a rien de définitif. Il se modifie en fonction de la conjoncture économique. En périodes de crises et de guerres, lorsque les prix des subsistances s'envolent et que la demande de marins et de navires s'effondre avec la chute de l'armement, la part revenant à l'avitailleur s'accroît considérablement et atteint couramment la moitié de la cargaison. Le propriétaire du navire et l'équipage se contentent alors de l'autre moitié. Le partage par quarts — 2/4 à l'avitailleur, 1/4 au propriétaire et 1/4 à l'équipage — apparaît en 1575 et il devient fréquent en 1595, en 1605 et surtout en 1614. On assiste donc à une dégradation progressive des parts du propriétaire du navire et du pêcheur qui passent d'un tiers (pour chacun) à un quart au cours de la deuxième moitié du 16<sup>e</sup> siècle. Cette évolution a favorisé les avitailleurs et les centres d'avitaillement comme Bordeaux aux dépens des régions pourvoyeuses de navires et de pêcheurs tel que le Pays Basque. Les marchands bordelais accaparent petit à petit la propriété des navires et assurent de plus en plus la double fonction de propriétaire et d'avitailleur. En 1565, les Bordelais sont propriétaires de seulement

<sup>66</sup> Sans compter les nombreux prêteurs à la grosse aventure, il n'est pas rare de voir la participation d'une douzaine de propriétaires et d'avitailleurs et parfois davantage. L'armement de la *Marguerite de Libourne* en 1555 regroupe 15 propriétaires et avitailleurs: ADG, 3E 2407 (25 novembre 1555). Il y en a au moins 16 dans l'armement de la *Catherine de St-Vincent*: ADG, 3E 5415 (19 février 1575). Le nombre de participants par armement semble augmenter en périodes de conflits lorsque les risques sont plus grands.

<sup>67</sup> Les mentions d'assurance sont rares dans les archives notariales de Bordeaux: ADG, 3E 9546 (31 octobre 1553); 3E 2417 (14 mars 1564-1565); 3E 5406 (27 avril 1565); 3E 3935 (22 mars 1605). La quasi absence de la pratique de l'assurance maritime à Bordeaux explique le nombre important de participants qui se partagent les risques. Au Guipuzcoa et en Biscaye l'assurance est plus répandue et l'armement des navires terre-neuviens concentré dans les mains de quelques individus: J.-P. Proulx, communication personnelle.

<sup>68</sup> Dans les cas d'armements à la course et à la chasse à la baleine, le partage se fait parfois en quarts: deux quarts allant à l'équipage, un quart aux propriétaires et l'autre aux avitailleurs: ADG, 3E 2406 (3 décembre 1554); 3E 5415 (19 février 1575); 3E 5413 (8 novembre 1574). La part sensiblement plus importante remise aux équipages de certains corsaires et baleiniers s'explique sans doute par le caractère plus exigeant de ces activités. Certaines chartes-parties comportent une clause de préemption qui contraint l'équipage à vendre sa part en priorité aux propriétaires du navire: ADG, 3E 2407 (14 novembre 1555), «...les compagnons ne pourront vendre aucune des marchandises de retour et qu'ils ne pourront faire sans le consentement desd. bourgeois»; 3E 5406 (31 mars 1565), «lesd. bourgeois seront les premiers refusans le rachat du lot desd. compagnons»; et 3E 5406 (3 octobre 1565) où l'équipage a refusé de vendre sa part «pour certains prix entre eux accorde». Même si la clause de préemption n'apparaît pas toujours dans les chartes-parties, la vente de la part de l'équipage aux propriétaires semble une pratique courante.

22% des terre-neuviens alors qu'en 1614 ils possédaient 77% de l'effectif.

Le prêt dit «à la grosse aventure» représente un autre moyen de financement très répandu parmi les pêcheurs et les marchands à Bordeaux et ailleurs. Cette technique de crédit commercial, fort ancienne, est assortie de participation au risque maritime<sup>69</sup>. Le prêt est consenti pour la durée du voyage et le remboursement se fait au retour. Le navire est hypothéqué contre la somme empruntée. Si le navire se perd, l'emprunteur ne rembourse rien; si le voyage est heureux, il doit rendre la somme reçue majorée d'un taux d'intérêt élevé, habituellement de 25 à 30% — d'où le nom de grosse aventure<sup>70</sup>. Le prêt est accordé le plus souvent en espèces sonnantes. L'emploi des espèces espagnoles comme les «pistoletz», les «ducatz» et les «reaulx», voire même les «escuz de Flandres» et les «ducatz de St- Ommer», est très fréquent à Bordeaux vers le milieu du siècle; mais leur importance diminue considérablement vers la fin du siècle au profit de la monnaie française: les «escus», les «quartz d'escu», les «escus sols», les «francs» et les «pièces de seize sols». Onéreux, le prêt à la grosse aventure offre au propriétaire du navire la possibilité d'obtenir rapidement l'argent liquide qui fait souvent défaut. Il s'agit presque toujours de petits prêts complémentaires. Les sommes sont généralement faibles, de 100 à 300 livres tournois, et, même si le propriétaire sollicite parfois plusieurs prêts, il n'est pas dans son intérêt d'abuser de cette pratique coûteuse. Les emprunts servent surtout à compléter les victuailles, à acquérir des matériaux pour le navire et pour la pêche et à fournir des avances à l'équipage. Les prêteurs sont souvent les représentants des grandes familles marchandes de Bordeaux comme les Pontcastel, les Treille et les Regnier, tous «honorables hommes» et juges de la bourse des marchands de Bordeaux. Cependant, les petits marchands et les artisans participent aussi à ces placements lucratifs. Ceux-ci attirent même parfois de petites gens comme ce pêcheur, Jean Morranceau, qui prête à son compagnon Jean Rousseau «la somme de huit escuz et tiers d'escu sol (soit 25 livres tournois) ... avec deux escus pour le profit d'icelle»<sup>71</sup>.

#### D - Les structures du marché

Situé au confluent de la Gironde et de la Dordogne, Bordeaux draine toutes sortes de produits de l'hinterland aquitain. Les terre-neuviens y trouvent toujours des vins, des eaux-de-vie, des biscuits de mer,

<sup>69</sup> Charles Carrière, «Renouveau espagnol et prêt à la grosse aventure: Cadix dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle», *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 18 (1970): 221-252.

<sup>70</sup> Ces taux d'intérêt peuvent monter à 80 et 100% pour les corsaires. Les prêts à 100% sont fréquents sur les corsaires le *Croissant de Bordeaux* et le *Lyon de Bordeaux* destinés en 1555 aux «Indes occidentales qui sont de l'empereur»: ADG, 3E 2407 (9, 12 et 14 octobre 1555). Ce sont les seules mentions d'armements pour les Antilles que nous avons trouvées:

<sup>71</sup> ADG, 3E 5426 (12 février 1585).

des viandes salées ainsi que les matériaux nécessaires au navire comme les cordages, les voiles et les barriques. Le biscuit de mer est préparé avec de grands soins. Dès les premiers mois de l'automne, les marchands bordelais font venir de l'arrière-pays du «bled froment» destiné spécialement à faire du «biscuyt pour le prochain voyage à terre-neufve»<sup>72</sup>. Ils importent aussi des blés de la Bretagne, surtout en 1575 lorsque les guerres de Religion viendront couper Bordeaux de son arrière-pays, perturber son commerce et contraindre bon nombre de navires à se réfugier à Pasajès<sup>73</sup>. Plusieurs terre-neuviens basques abandonneront «terreneufve» pour pratiquer ce commerce des céréales qui, en période de disette, devait être plus lucratif que les pêches lointaines<sup>74</sup>. Mais une fois ces troubles passés, les navires de pêche reprendront fidèlement la route de «terreneufve».

Port d'avitaillement, Bordeaux est aussi un important centre de redistribution des produits de la pêche. Les huiles de baleine qui reviennent à Bordeaux en quantités réduites — Saint-Sébastien semble le principal centre de redistribution de ce produit — sont acheminées vers l'arrière-pays et surtout vers les grands centres urbains du Nord de l'Europe: Rouen, Middlebourg et Anvers<sup>75</sup>. C'est la morue qui arrive massivement sur les quais du port de Bordeaux. Encore à peine connue au début du siècle, elle remonte toutes les grandes rivières de l'Aquitaine et parvient à un large éventail de régions dès les années 1550: on la retrouve à Cahors dans les hauts plateaux du Quercy, à Toulouse aux pieds des Pyrénées et à Mont-de-Marsan en plein milieu des Landes. La morue domine déjà les autres poissons salés commercialisés dans l'arrière-pays bordelais comme la sardine, le hareng et le saumon, sans oublier son concurrent médiéval, le merlus breton, qui coûte deux fois plus cher et qui ne tardera pas à disparaître de la documentation notariale<sup>76</sup>. D'après le dépouillement exhaustif des contrats de vente de poissons salés de septembre 1554 à août 1555 et de septembre 1564 à août 1565, la morue est le poisson le plus vendu en Aquitaine. En 1554-1555, les notaires bordelais enregistrent les ventes de 89,5 pipes de morues, 82,5 de sardines, 14 de harengs, 14 de merlus et 4,5 de sau-

<sup>72</sup> ADG, 3E 2417 (3 novembre 1564); 3E 2418 (13 novembre 1565); 3E 5405 (28 février et 17 mars 1564/1565).

<sup>73</sup> Au moins 10 des 18 terre-neuviens relevés dans les minutes notariales de Bordeaux en 1575 sont avitaillés en Espagne.

<sup>74</sup> Déjà en 1555, on trouve plusieurs navires basques apportant du vin de Bordeaux en Bretagne et rapportant du blé. Il s'agit sans doute de navires terre-neuviens qui pratiquent ce trafic l'hiver, entre le retour de la pêche à l'automne et le départ pour la prochaine campagne au printemps: ADG, 3E 2406 (5, 10 et 11 décembre 1555). Le trafic des grains bretons prend de l'ampleur en 1575. Plusieurs dizaines de navires, particulièrement ceux des ports basques, participent alors à ce trafic.

<sup>75</sup> ADG, 3E 2406 (19 et 20 février et 6 et 7 mars 1564/1565).

<sup>76</sup> En 1555 le quintal de morue se vend 3 livres 2 sols, le quintal de merlus 7 livres: ADG, 3E 2406 (21 et 29 janvier et 1er et 8 février 1554/1555). Sur le commerce du merlus, voir Bernard, *Navires et gens...*, 214-215 et 806.

TABLEAU 2

**Produits des pêches (en pipes) enregistrés par les notaires bordelais et aux péages de Lamothe-Montravel sur la Dordogne et de Marmande sur la Gironde.**

Année	Bordeaux (1554-1555)	Bordeaux (1564-1565)	Montravel (1573)	Marmande (1593-1594)
Poisson salé*	—	—	633,5	654
Morue*	89,5	11	—	229,5
Morue sèche	—	86,4	—	391,5
Morue verte	—	1	—	8
Sardine	82,5	9	—	86
Hareng	14	67	—	65
Anchois	—	—	—	5
Merlus	14	3	—	—
Saumon	4,5	—	—	—
Thon	—	12,5	—	—
Huile (poisson et baleine)	12,75	3,5	—	6

\* Sans autre précision.

La pipe correspond à environ un demi tonneau ou à 2 barriques ou à 4 barils. La pipe de poisson pesait généralement entre 9 et 11 quintaux. Les comptes de péages précisent souvent le poids de la pipe lorsqu'elle n'est pas pleine.

Source: Bordeaux: notre enquête. (sept. 1554 à août 1555 et sept. 1564 à août 1565)

Lamothe-Montravel: péage exploité par A.M. Cocula-Vaillières, «Une mesure du trafic fluvial au XVI<sup>e</sup> siècle» dans *Actes du 104<sup>e</sup> Congrès des Sociétés savantes tenu à Bordeaux en 1980* (Paris, 1981), 217-251.

Marmande: ADG, C. 4092, «Rolle des bateaux passés devant Marmande et les droits levés sur ceux du mois de juin 1593 au mois de décembre 1594...».

mons (voir tableau 2). Dix ans plus tard, la morue arrive toujours en tête, suivie cette fois par le hareng, puis la sardine et le merlus.

Cette place prépondérante de la morue et le rôle important du poisson salé dans le commerce de l'intérieur sont confirmés par deux registres de péage: l'un de 1573 tenu à Lamothe-Montravel sur la Dordogne, l'autre de 1593-1594 venant de Marmande sur la Gironde. Destinés à comptabiliser les droits sur les marchandises remontant ou descendant les rivières, ces registres indiquent toujours la nature et la quantité des produits et fournissent ainsi un aperçu précis du volume du trafic fluvial. Plus détaillés, les comptes de 1593-1594 révèlent la première place occupée par la morue à la montée, suivie de très loin par la sardine et le hareng. Les quantités de morue dépassent même celles de tous les autres poissons rassemblés (tableau 2). Les registres font aussi ressortir le rôle déterminant du poisson salé dans les échanges entre Bordeaux et les villes de l'intérieur. Avec le sel, le poisson représente un des principaux produits commercialisés dans l'arrière-pays bordelais (tableau 3). Il compte pour 51,6% du trafic de tous les produits remontant la Garonne en 1593-1594, et 90,7% si l'on y ajoute le sel. Les céréales,

TABLEAU 3

**Volume (en pipes) des produits du trafic fluvial à Lamothe-Montravel sur la Dordogne (1573) et à Marmande sur la Garonne (juin 1593 - mai 1594).**

	Montravel (1573)	Marmande (1593-1594)
Poisson salé et huile de poisson	633,5	1445,5
Sel	115,35*	1095
Céréales et légumes secs	902	183,5
Métaux et quincaillerie	1,5	26
Produits de droguerie	2,1	23,25
Textiles et mercerie	2,8	8
Divers (sucre, fruits, tabac, etc.)	8	21,5

\* Donner en «charges» (?). S'agit-il d'un volume équivalent au tonneau (2 pipes) ou au «cent», soit 400 quintaux (20 tonneaux de 20 quintaux chacun)?

Les volumes des principaux produits du trafic (sec, poisson, céréales) sont presque toujours donnés en pipes, en barriques ou en barils. L'évaluation des équivalences-poids a été faite sur la base 1 pipe = 10 quintaux. L'équivalence de certains volumes comme les caisses, les ballots et les coffres (textiles) a été évaluée de façon assez subjective. Mais ceux-ci touchent des unités réduites. Sources: Montravel: Cocula, «Une mesure du trafic»... 217-251.

Marmande: ADG, C 4092, Rolle des bateaux... (1593-1594).

les métaux, les textiles et les produits «exotiques» ne constituent qu'une part réduite, voire négligeable, du trafic. C'est très largement par les ventes de poisson et de sel que les marchands bordelais payent les céréales, les vins et les autres produits venant des provinces de l'intérieur.

L'essor du commerce de la morue ne gêne pas pour autant celui des produits de la pêche côtière. On observe une nette progression des ventes de hareng à Bordeaux et à Nantes ainsi qu'à Rouen où le trafic du hareng salé passe d'environ 50 000 barils en 1516 à 120 000 barils vers 1600<sup>77</sup>. Très rarement mentionnées dans les documents de la fin du Moyen âge, les sardines «blanches» (salées) et «sorettes» (fumées) de Bretagne apparaissent par centaines de milliers dans les ports du golfe de Gascogne dès le milieu du 16<sup>e</sup> siècle et leur commerce ne cesse de progresser: à Nantes, par exemple, les ventes de sardines doublent entre 1554-1555 et 1565-1566<sup>78</sup>. Même le thon blanc ou germon de l'Atlantique, absent de la documentation médiévale, est vendu en quantités relativement importantes à Bordeaux pendant la décennie 1560<sup>79</sup>. Il est également possible que le commerce du poisson frais ait

<sup>77</sup> Voir pour Rouen, R. Delort, *Les animaux ont une histoire* (Paris, Seuil, 1984), 234 et E. Dardel, *La pêche harengière en France* (Paris, Presses universitaires de France, 1941), 41-45; pour Nantes, J. Tanguay, *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle* (Paris, Armand Colin, 1956), 24-26; et pour Bordeaux, le tableau 2 et J. Bernard, *Navires et gens...*, 212.

<sup>78</sup> Tanguay, *Le commerce...*, 25 et Bernard, *Navires...*, 216.

<sup>79</sup> Bernard, *Navires...*, 216, signale la vente de 25 barriques de thon en 1563 et nous avons trouvé une autre vente de 25 barriques en 1565: ADG, 3E 2417 (19 mars 1564/1565).



connu un accroissement car les ventes d'offices de «Jurés-vendeurs de Marée» se multiplient à Paris et dans les villes de province au cours du 16e siècle<sup>80</sup>. Le merlus semble être le seul poisson côtier dont la consommation ralentit.

Le développement du commerce de la morue et du poisson en général répondait sans doute à une demande croissante. Si nous ne sommes pas encore en mesure de dire pourquoi la consommation du poisson de mer s'est accrue au 16e siècle, nous pouvons avancer quelques hypothèses et fournir des éléments de réponse. Considérons d'abord le rôle de la réglementation religieuse et de l'abstinence alimentaire puisque le poisson — faut-il le rappeler — est un aliment mangé essentiellement les jours maigres. Comme l'obligation de faire maigre semble se renforcer, notamment à partir du Concile de Trente (1545-1563), on peut penser que les fidèles, se privant davantage de viandes, se sont rabattus sur le poisson pour enrichir leur régime des jours maigres. Cependant, il faudrait bien se garder d'associer trop étroitement la consommation du poisson avec la pratique de l'abstinence dans la mesure où l'Église n'a jamais imposé le poisson aux catholiques. Le poisson n'est même pas évoqué dans les traités anciens sur le jeûne<sup>81</sup>. L'abstinence de la viande n'entraîne donc pas l'obligation de manger du poisson.

La consommation du poisson semble plus intimement liée à la sensibilité alimentaire. Loin d'être perçu comme un aliment de substitution, le poisson est prisé et recherché, du moins par l'aristocratie. Dans son étude de la Bretagne, Alain Croix note que chez certains seigneurs le «poisson frais» mais aussi la morue et le hareng salé sont servis plus souvent que ne l'exigent les jours maigres<sup>82</sup>. Le goût pour le poisson est vif chez Michel de Montaigne. Il le juge «beaucoup plus exquis que la chair (viande)». «Je suis, précise-t-il, friand de poisson et fais mes jours gras des maigres et mes fêtes des jours de jeûne.» La faveur du poisson s'est sans doute vulgarisée car sa consommation devient également forte dans les hôpitaux. Dès le milieu du siècle, les hospitalisés de Nantes en mangent régulièrement les jours maigres, soit 166 jours de l'année, presque un jour sur deux<sup>83</sup>! Il est probable que ce goût pour le poisson était ancien et déjà bien ancré dans de larges secteurs de la population. Les conditions techniques et économiques propices au développement des pêches au 16e siècle auraient alors permis

<sup>80</sup> J. Savary de Bruslon, *Dictionnaire universel du commerce* (Genève, Cramer et frères Philibert, 1742), IV: 1151-1155.

<sup>81</sup> R. Benoist, *Traité du Sainct Jeusne du Caresme* (Paris, Chez Guillaume Chaudière, 1566), 8-15.

<sup>82</sup> Alain Croix, *La Bretagne aux XVIe et XVIIe siècles: la vie, la mort, la foi* (Paris, Malouine, 1981), 819. Le poisson dont la «mourue» apparaît souvent aussi sur la table du Sire de Gouberville, gentilhomme normand: P. Hyman et M. Hyman, «Table et sociabilité au XVIe siècle: l'exemple du Sire de Gouberville», *Revue d'histoire moderne et contemporaine* (1984): 466-467.

<sup>83</sup> Alain Croix, *La Bretagne...*, 818.

d'accroître la consommation et de satisfaire, plus qu'aux époques antérieures, la demande de poisson.

Aussi importante que soit la sensibilité alimentaire, on ne peut faire abstraction des facteurs plus matériels telles que l'augmentation de la population, la croissance des villes et la multiplication des échanges qui ont contribué très vraisemblablement à la consommation du poisson. L'étude des livres de comptes privés et institutionnels ainsi que les traités religieux et médicaux permettront sûrement de mieux comprendre ce problème important.

### **3 - CONCLUSIONS ET DIRECTIONS DE RECHERCHE**

Bien des années s'écouleront avant que le commerce du poisson soit reconstitué et apprécié à sa juste valeur. Mais d'ores et déjà apparaît la place fondamentale occupée par les pêches de l'Amérique septentrionale dans les économies atlantiques du 16<sup>e</sup> siècle. Un port comme Bordeaux semble armer plus de terre-neuviens dans la deuxième moitié du 16<sup>e</sup> siècle que pendant le 17<sup>e</sup> et le 18<sup>e</sup> siècles. Si les chiffres de Parkhurst sont fondés, le golfe du Saint-Laurent aurait attiré plus de navires et de marins européens que le golfe du Mexique et la mer des Caraïbes. Ces ordres de grandeur font ressortir la fréquentation déjà intense des routes du Nord, peut-être trop souvent refoulées à un rang secondaire au profit des routes du Sud. Le poisson salé occupe aussi une place de premier ordre dans le commerce de l'intérieur. Avec le sel, il constitue la plus grosse partie, sinon la presque totalité, des produits qu'une ville comme Bordeaux commercialise dans son arrière-pays. Plus que les produits exotiques rapportés d'une terre lointaine, ce sont les produits de la mer qui semblent être la première richesse de bon nombre de villes maritimes de l'Atlantique. Les pêches de «terreneufve» ne représentent-elles pas un des éléments de base de l'activité maritime européenne à l'époque moderne. Ne sont-elles pas le vivier dans lequel les marchands et les souverains viennent puiser les hommes, les navires et les capitaux pour alimenter les marines de guerre et pour entreprendre des aventures encore plus lointaines?

Il ressort aussi de cette enquête que les Basques ont joué un rôle plus important dans le Saint-Laurent au 16<sup>e</sup> siècle qu'on ne leur attribue généralement. Autant par leur nombre que par leur taille, les navires basques dominent nettement l'armement bordelais pendant une bonne partie du siècle. Les marchands basques, nombreux et très actifs à Bordeaux, servent de «facteurs» aux bourgeois et aux notables de la ville et deviennent les intermédiaires privilégiés des «marchands-mariniers» de Saint-Jean-de-Luz, de Ciboure et de Saint-Sébastien. Les Baratz, les La Basquerie, les Duhariet, les Harambillete, les Dacquerrete et les Duhalde ne peuvent cacher leurs origines euskariennes. Plusieurs s'as-

societ aux familles marchandes bordelaises par le biais du mariage<sup>84</sup>. Leurs commissionnaires dans l'arrière-pays bordelais, à La Rochelle, à Rouen et dans les ports bretons portent souvent, eux aussi, des noms basques<sup>85</sup>. Grâce au dynamisme de leurs marchands, les Basques français et espagnols pénètrent tôt et dominent rapidement les pêches et les chasses dans le golfe du Saint-Laurent. Dès la deuxième moitié du siècle, ils sont installés partout: à Terre-Neuve, au Labrador, en Acadie et au Canada<sup>86</sup>. Ils semblent être parmi les premiers à nouer des rapports commerciaux réguliers avec les autochtones. Les pêcheurs basques n'ont-ils pas empêché les Français d'accéder au golfe entre les voyages de Cartier et de Champlain? Est-ce un hasard si les Français arrivent dans le Saint-Laurent au moment où les morutiers basques sont de moins en moins nombreux et où les baleiniers abandonnent le golfe pour poursuivre les cétacés dans les mers arctiques? Une chose est certaine, les affrontements entre Basques et Français pour la tutelle du Saint-Laurent et la traite des pelleteries sont fréquents et parfois vifs après 1600<sup>87</sup>. Champlain remarque en 1608 que Basques et Espagnols sont encore «en quantite au pays» et qu'ils complotent pour l'assassiner<sup>88</sup>. S'il parvient à implanter une colonie française au Canada, le déclin de l'activité des pêcheurs dans le Saint-Laurent y a été certainement pour quelque chose<sup>89</sup>.

En fait, les archives notariales permettent de reconstituer, contrat par contrat, cette histoire économique et sociale des pêches pendant le premier siècle européen du Canada. Outre l'étude de la conjoncture, des pratiques et des structures du commerce, les centaines de contrats de grosse aventure, d'avitaillement, d'obligation et de vente apportent une manne de renseignements sur les instruments et les techniques de

<sup>84</sup> Par exemple, Sansson de Behere, marchand et bourgeois de Bordeaux, est l'époux d'une bordelaise, Anne Roux: ADG, 3E 2387 (12 janvier 1551); Saulbat Dylarret est marié avec Annette de Morlanne: ADG, 3E 2387 (25 avril 1552); Fortanier de La Basquerie est l'époux de Louise Rangard et Jean de Mercadet, marchand de Bordeaux, est tuteur des enfants de La Basquerie: ADG, 3E 5414 (29 avril 1574). Voir aussi Bernard, *Navires et gens...*, 494-495.

<sup>85</sup> Martin Duhalde, marchand à Montauban: ADG, 3E 10017 (9 janvier 1564/1565); Vidau Dagrass, marchand à Agen: ADG, 3E 2418 (7 décembre 1565); Halyas Artigues, marchand à Cahors: ADG, 3E 9850 (11 janvier 1564/1565); Martin Hirigoyen et Pierre Haranéder, marchands à La Rochelle: ADG, 3E 2417 (21 janvier 1564/1565) et 3E 5415 (7 décembre 1575); Martin de Jaureguy et Martin de Cheverry, marchands à «Guycorentin» et à «Quimperentin» en Bretagne: ADG, 3E 5415 (5 février et 22 mars 1575). Certains marchands basques font leur apprentissage à Bordeaux: ADG, 3E 2406 (20 février 1554/1555) et 3E 5413 (11 septembre 1574).

<sup>86</sup> R. Bélanger, *Les Basques dans l'estuaire du Saint-Laurent* (Québec, Presses de l'Université du Québec, 1971), 42-59; et S. Barkham, «The Identification...», 1-9.

<sup>87</sup> Les conflits entre Basques et Français furent nombreux au début du 17<sup>e</sup> siècle: S. Champlain, *Les voyages...*, 10 et 166-177; M. Lescarbot, *Histoire...*, 578; R. Baudry et R. Le Blant, *Nouveaux documents...*, 186, 222-224 et 424-425; Quinn, *North America...*, 354-358.

<sup>88</sup> Champlain, *Les voyages...*, 177-183.

<sup>89</sup> Les armateurs terre-neuviens manifestent à de nombreuses reprises leur opposition aux projets de colonisation française comme l'ont fait encore remarquer récemment J. Berenger, «Les États de Bretagne...», 7-17, et A. Lespagnol, «Saint-Malo et la découverte du Canada», *Etudes canadiennes/Canadian Studies*, 17 (1984): 19-23.

pêche, de même que sur la construction navale et les types de bateaux employés. De temps à autre, les contrats donnent les tonnages des navires et le nombre d'hommes à bord, ce qui permet d'établir des indices très précieux sur la productivité des unités d'exploitation comme, par exemple, le nombre de tonneaux par homme. Les chartes-parties éclairent les rapports entre les pêcheurs, les maîtres, les propriétaires et les avitailleurs. Nous trouvons des éléments sur la culture matérielle des pêcheurs, notamment sur leurs rations alimentaires et leurs vêtements. Plus rares, les testaments et les contrats de mariage contribuent à une meilleure connaissance du niveau des fortunes, des stratégies de transmission du patrimoine et des réseaux de solidarité en milieu maritime.

Pour étoffer cette étude, il faudrait élargir les bases encore trop étroites de l'enquête et procéder à un dépouillement plus complet, voire exhaustif, des notaires bordelais. Également très riches en documents sur la pêche, les minutes notariales de La Rochelle mériteraient une recherche systématique. Plus tard, plaque tournante du commerce canadien, La Rochelle n'offrirait-elle pas la possibilité de suivre plus minutieusement le développement de la traite des pelleteries et l'évolution des rapports entre Européens et Amérindiens? Très utile aussi serait une enquête restreinte dans le temps — pour une seule année en l'occurrence — mais exhaustive, des minutes notariales et judiciaires de tous les ports terre-neuviens français, notamment ceux de la Bretagne et de la Normandie. Cette démarche nous permettrait de mieux connaître l'état de la documentation et l'importance du trafic de la flotte française à un moment donné. Peut-on espérer que ce projet plus vaste verra le jour dans un avenir proche?