

L'ARMEMENT TERRENEUVIER MALOIN AVANT LA RÉVOLUTION

Saint-Malo a toujours eu pour principale industrie la pêche de la morue à Terre-Neuve. Certes, elle a connu le long cours, le trafic avec les Indes orientales, celui avec les îles de l'Amérique, celui avec la Guinée et aussi celui dit des mers du Sud. Mais, lorsqu'on parcourt son histoire, on s'aperçoit que ces spéculations maritimes, si elles ont eu des fortunes diverses et souvent florissantes, n'ont jamais eu le caractère perpétuel, le caractère de fond ou de base de l'industrie de la pêche terreneuvienne. Depuis la découverte de Terre-Neuve, c'est-à-dire depuis le début du xvi^e siècle, Saint-Malo y a envoyé ses navires qui en ont rapporté le poisson vert ou sec, et cela jusqu'à nos jours, soit pendant quatre siècles. Il est donc intéressant de mettre en lumière les caractéristiques de cet armement et d'en suivre le développement.

Je crois utile de rappeler qu'il existait autrefois deux sortes de pêche de la morue : la pêche de la morue verte et celle de la morue sèche. Ces expressions, qui nous paraissent singulières aujourd'hui, étaient d'usage courant autrefois. Il est essentiel de savoir les distinguer si l'on veut bien connaître la pêche et, en particulier, si l'on veut bien comprendre l'évolution de l'armement malouin.

La pêche de la morue verte est celle qui se faisait sur les bancs de Terre-Neuve, c'est-à-dire en pleine mer. Le navire pêchait la morue et la rapportait au port de décharge simplement salée, « salée en vert », comme on

disait jadis. Cette pêche était aussi dite pêche errante parce que le navire se tenait constamment en dérive sur les bancs.

Celle de la morue sèche se faisait le long d'une côte. Le navire entraînait dans un havre, dans une anse, une crique et mouillait dans un endroit à l'abri des vents et des courants. On le dégréait. Les hommes descendus à terre construisaient des cabanes pour se loger et un échafaud, sorte de jetée de bois perpendiculaire au rivage dont une extrémité portait sur la terre et dont l'autre avançait en mer assez loin pour que les embarcations pussent y accoster à toute heure de marée. Le matin, à l'aube, les chaloupes montées par trois hommes s'en allaient en pêche le long du rivage et rapportaient dans l'après-midi leur poisson à l'échafaud où d'autres hommes l'habillaient, c'est-à-dire lui coupaient la tête, et l'ouvraient de quatre coups de couteau. La morue était alors lavée, salée, puis étendue à sécher à l'air et au soleil sur la plage, que l'on appelait jadis la grave. Elle était donc rapportée au port de décharge, non seulement salée, mais séchée, ce qui lui assurait une longue conservation. Elle pouvait par suite être vendue dans les pays chauds, comme les Antilles où elle constituait la nourriture habituelle des noirs, en Italie, en Espagne et à Marseille, d'où elle était réexpédiée, non seulement en Provence, mais dans tout le bassin méditerranéen.

Terre-Neuve fut découverte, soit en 1497 par Jean Cabot, vénitien au service du Roi d'Angleterre, soit par Gaspard Cortereal, navigateur portugais en 1501. Les érudits ne se sont pas encore mis d'accord pour savoir auquel des deux hommes attribuer la découverte. En général, on pense que Jean Cabot atterrit plutôt à l'île du Cap-Breton, au sud de Terre-Neuve, aujourd'hui l'une des provinces maritimes du Canada, et que c'est le Portugais qui le premier aurait débarqué à Terre-Neuve, sur la côte est.

Quand on sut en Europe qu'il existait une région où la morue était extrêmement abondante, où l'on pouvait, d'après les marins de Jean Cabot, en plongeant un panier dans l'eau le ramener plein de poissons, ce fut en quelque sorte une ruée vers ces terres lointaines. Ce fut à qui des

ports, même les plus petits, y enverrait un ou plusieurs navires.

Pour comprendre cet engouement, il faut se rappeler que les règles de la religion catholique sur l'abstinence étaient sévèrement observées. On compte qu'il y avait plus de 150 jours d'abstinence par an. Or quel poisson était à la disposition des fidèles ? Si, sur les côtes, on pouvait se procurer facilement du poisson frais, à l'intérieur du pays, on ne trouvait que du poisson de rivière peu abondant, ou du poisson salé comme le maquereau ou sauri comme le hareng, et aussi un peu la morue car on allait la pêcher en Islande.

La découverte d'une région où la pêche était d'une abondance extraordinaire, c'était là quelque chose de miraculeux, d'inespéré, et l'on comprend que les armateurs du xvi^e siècle, les bourgeois comme on disait alors, aient tenté cette grande aventure qui consistait à envoyer un navire à quelques milliers de kilomètres.

Naturellement, lorsque nous disons ruée, c'est une façon de parler. Les premiers armements furent sans doute peu nombreux : un ou deux, ici et là, en Normandie, en Bretagne, au pays basque, on ne sait. Mais les résultats ayant été excellents, ces armements se multiplièrent, si bien qu'au bout d'une vingtaine d'années, ce fut réellement la ruée : plus de cinquante ports français, sans compter les ports étrangers, se lancèrent dans la grande aventure.

Il est très difficile de préciser à quelle date on peut faire remonter les premiers armements. Les Portugais affirment qu'ils sont allés aux Terres Neuves dès 1504. Pour la France, ce serait Jean Denys et son pilote Gamart, de Honfleur, qui y seraient allés dès 1506. En 1508, Jean Ango, le père du grand armateur dieppois, y aurait envoyé l'un de ses navires, *la Pensée*. En 1510, un navire de Dahouet, *la Jaquette*, y alla également. Les Bréhatins ont prétendu, s'appuyant sur une transaction passée entre les moines de l'abbaye de Beauport, près de Paimpol, et les pêcheurs de leur île, qu'ils allaient aux Terres Neuves dès 1464 ! Cela est extrêmement douteux. De leur côté, les Basques affirment qu'ils furent les premiers à armer pour la grande île

et qu'ils furent les premiers également à mettre au point la technique du séchage de la morue.

De tous les documents que l'on peut réunir, il ressort que les Bretons furent parmi les premiers à aller aux Terres Neuves et très probablement qu'ils y furent les plus nombreux et les plus assidus.

Mais quels Bretons ? Ceux de la Haute ou ceux de la Basse Bretagne ? Des gens de St-Malo ou du Finistère ? Nous sommes dans l'imprécision la plus absolue. Reconnaissons-le, les archives bretonnes sont pauvres. Certes St-Malo en possède de fort intéressantes, mais, si nous y trouvons la preuve de la présence des Malouins à Terre-Neuve pendant tout le xvi^e siècle, elles ne nous fournissent pas de renseignements précis sur la date de leurs premiers armements.

Cependant le fait que des noms tirés de la région malouine aient été donnés à un certain nombre de havres ou de caps de la côte nord-est de l'île est une preuve indéniable qu'ils ont été les premiers à fréquenter cette partie de Terre-Neuve connue sous le nom de Petit Nord. Par exemple St-Lunaire, St-Julien, Boutitou. Dans ces vocables il est impossible de ne pas reconnaître une origine malouine. Or ces noms se retrouvent dans la nomenclature des cartes dessinées au début du xvi^e siècle. Il est donc évident que St-Malo arma dès cette époque pour cette région qui fut et resta sa favorite jusqu'à la fin de la marine à voile.

D'ailleurs, lorsque Jacques Cartier, en 1534 et 1535, fut chargé par le Roi de la mission d'aller au-delà du détroit de Belle-Isle chercher une route vers le Cathay, c'est-à-dire vers la Chine, et de vérifier s'il n'y aurait pas dans ces contrées de l'or et d'autres richesses, il se heurta à l'hostilité des bourgeois, ses compatriotes, pour le recrutement de ses équipages. Pourquoi ? Pour des raisons diverses, mais dont l'une est significative. Les bourgeois craignaient que Jacques Cartier prélevât les meilleurs marins, ce qui les aurait gênés dans le recrutement de leurs propres équipages. On a le droit de déduire de ce fait qu'en 1534 l'armement terreneuvier malouin était déjà fort important. D'ailleurs, si le Roi avait choisi un marin de St-Malo

pour diriger cette expédition, c'est qu'il était de notoriété publique en France que cette ville était le centre le plus important d'armement pour les Terres Neuves. Il renouvelait le geste de la reine de Navarre qui, en 1511, tout en donnant l'ordre à Jean d'Abramonte d'aller percer le secret des Terres Neuves, lui imposait l'obligation d'embarquer comme pilotes deux marins bretons.

C'est M. Joüon des Longrais, le père de l'éminent professeur à l'Ecole des chartes, qui a le mieux étudié, en s'appuyant sur les archives anciennes, l'industrie terre-neuvienne de St-Malo au XVI^e siècle. Il a retrouvé les noms de plusieurs navires, il a montré l'activité du port, il a décrit la morue séchant partout sur le Sillon, sur les remparts, devant les maisons et la saumure gluante coulant dans les ruisseaux au milieu des rues, empuantissant l'atmosphère. Il semble bien que, pendant tout le XVI^e siècle, l'activité maritime de la ville était en très grande partie dirigée vers les Terres Neuves. Mais il nous est difficile, et personne n'a pu le faire, de fixer, même approximativement, le nombre des navires ainsi armés ni de préciser s'il s'agissait de la pêche de la morue sèche ou de celle de la morue verte.

Pour ce dernier point on pourrait croire, d'après le tableau peint par M. Joüon des Longrais, de la morue séchant partout dans la ville, que les pêcheurs rapportaient surtout de la morue verte puisqu'il fallait la faire sécher. Mais ce n'est là nullement une preuve. En effet, pour sécher la morue il fallait environ six semaines, plus ou moins selon le temps. Comme les navires quittaient la côte de Terre-Neuve vers le 15 ou le 20 septembre, la morue pêchée depuis la mi-août ne pouvait sécher entièrement, le temps faisant défaut. Les navires rapportaient donc les trois-quarts de leur cargaison en morue sèche et le reste en verte et c'est cette dernière que les habitants de St-Malo s'ingéniaient à faire sécher devant leurs maisons. Ainsi donc aucune précision. Nous ne pouvons faire que des suppositions, mais des suppositions reposant cependant sur des données certaines.

Nous avons dit que les Malouins allaient au Petit Nord, ceci au début du XVI^e siècle. Ils ont continué d'y aller dans

la suite des temps si bien qu'il était de coutume de considérer en France cette partie comme étant leur fief, et cela jusqu'en 1904. Ce n'était pas tout à fait leur fief. Y venaient pêcher avec eux les gens de la région de St-Brieuc et ceux de Granville, mais Briochins et Granvillais y étaient nettement moins nombreux ce qui fait que l'on disait couramment en parlant du Petit Nord « là où vont les Malouins ».

Ce fait nous est confirmé par la lutte qu'ils commencèrent à soutenir contre les Esquimaux dès la fin du xvi^e siècle. Les Esquimaux étaient une peuplade fort nombreuse habitant, non pas Terre-Neuve, mais le Labrador et qui pendant l'été franchissait le détroit de Belle-Isle — qui n'est large à certains endroits que d'une vingtaine de milles — et se répandait sur toute la côte nord pour y faire la chasse et la pêche. A la suite d'une rixe, sur l'origine de laquelle on n'a pu faire la lumière, une lutte s'engagea entre pêcheurs malouins et les sauvages esquimaux qui dura 168 ans. Les Malouins durent prendre les plus grandes précautions pour éviter à leurs équipages faisant la sécherie d'être surpris par ces ennemis cruels qui massacraient les hommes sans pitié. Vous trouverez le récit de cette malheureuse histoire dans un mémoire écrit par le vice-amiral malouin Thévenard vers 1785. D'après ce mémoire, la trêve intervint en 1756.

Cette lutte nous est connue, non seulement par le récit de l'amiral Thévenard, par les rapports de mer qui signalent souvent ces massacres, mais aussi par une délibération de la communauté des habitants de St-Malo en 1610, demandant au Roi l'autorisation d'armer deux navires en guerre pour la protection de leurs équipages.

Le Petit Nord était donc une région très fréquentée par les Malouins qui y pratiquaient la pêche sédentaire.

Ils fréquentaient également sur la côte sud de Terre-Neuve la région dite du Chapeau Rouge. Ils n'allaient pas ou peu à Plaisance même qui, à partir de 1660, fut la capitale de la colonie française de Terre-Neuve. Ils n'y allaient pas car Plaisance était le fief des Basques et il semble que Basques et Malouins n'aimaient pas fréquenter les mêmes parages. Au Chapeau Rouge, ils rencontraient

les Granvillais avec lesquels ils étaient dans les meilleurs termes.

S'il est certain que les Malouins se livraient à la pêche sédentaire, pratiquaient-ils également la pêche errante sur le Grand Banc ? Sans doute, mais avec beaucoup moins de navires. D'après les registres de l'amirauté de St-Malo, dont les premiers remontent à 1678, 5 ou 6 % seulement des morutiers malouins allaient au Grand Banc, et il devait en être de même avant cette date.

Pourquoi ce dédain de la pêche errante ? Parce que la morue sèche était d'un rendement appréciable et d'un écoulement facile alors qu'il n'en était pas de même, comme nous allons le voir, de la morue verte.

La morue sèche était d'un écoulement facile. Les Malouins avaient depuis longtemps trouvé un débouché à leur poisson sec. L'honorable M. Delumeau, professeur à la Faculté des lettres de Rennes, a publié un document d'après lequel un navire malouin alla en décharge de sa morue à Cività Vecchia en Italie en 1571, il en rapporta de l'alun. Fret d'aller, fret de retour : l'idéal pour un armateur ! Or par la suite, un très grand nombre de navires malouins portèrent leur morue en Méditerranée, à Marseille particulièrement d'où elle était réexpédiée dans le Levant. D'autres la vendaient en Italie et en Espagne où ils avaient des agents ou des correspondants et d'où ils rapportaient du vin, des eaux-de-vie, des fruits, de l'huile, etc.

Donc facilité pour les armateurs de vendre leurs morues sèches. Par contre difficulté pour vendre la morue verte. Certes ils pouvaient en écouler dans la région même de St-Malo, mais cela n'allait pas bien loin. Les quelques navires allant au Banc et les « sacs » revenant en droiture suffisaient amplement pour satisfaire ce marché.

Il y avait bien en France, avant la Révolution, un grand centre de consommation de morue verte qui attirait tous les spéculateurs : c'était Paris. Paris qui fut toujours un grand consommateur de cette denrée et qui se refusa longtemps à acheter de la morue sèche, Paris vers laquelle tous les regards se tournaient. Mais comment envoyer de la morue verte à Paris ? Les routes étaient alors peu praticables et l'on recherchait la voie d'eau. Deux grandes voies

d'eau permettaient d'acheminer toutes les denrées vers Paris : la Seine et la Loire. Hélas ! pour St-Malo, à l'entrée de la Seine se trouvait le Havre de Grâce qui avait été fondé en quelque sorte par François I^{er} dans le premier tiers du xvi^e siècle parce que celui-ci voulait avoir un port en eau profonde à l'embouchure de la Seine. Or, pour permettre le développement et le soutien du Havre Neuf, comme on disait alors, François I^{er} lui accorda quelques privilèges dont certains peuvent être qualifiés d'exorbitants, en particulier en ce qui concerne les droits sur la morue.

La morue verte apportée par les pêcheurs de Dieppe, St-Valéry, Fécamp et le Havre payait à sa décharge au Havre 4 sols seulement pour le cent en poignées, soit pour 132 morues, et la morue sèche 2 sols pour le cent en nombre et l'huile 6 sols et 8 deniers le muid. La morue verte apportée par les pêcheurs de Basse-Normandie, Honfleur et Granville payait un droit trois fois plus élevé, mais celle déchargée par les Bretons et les Olonnais payait 3 livres, c'est-à-dire 60 sols pour le cent en nombre, la sèche 2 livres pour le cent en nombre et l'huile 4 livres pour le muid. Autrement dit la morue malouine subissait un droit 30 fois plus fort que celle de Normandie. Ce privilège fut confirmé par un arrêt du 31 décembre 1664.

Comment dans ces conditions un armateur malouin aurait-il pu lutter contre un armateur normand ? Il aurait pu le faire peut-être si le Havre n'avait fourni que peu de poisson. Or, sous l'influence de ces privilèges, ce port vit rapidement se développer son armement terreneuvier si bien qu'en 1664, l'Inventaire dressé pour Colbert de tous les navires se trouvant dans tous les ports de France nous apprend qu'il arma 60 navires pour Terre-Neuve dont tous, sauf 4 ou 5, pour la morue verte. Ajoutez que Dieppe, Fécamp, St-Valéry et Honfleur armaient également pour ce genre d'industrie et vous arriverez à cette constatation qu'environ 100 navires de Haute Normandie apportaient tous les ans leurs cargaisons au Havre ou à Dieppe, cargaisons qui repartaient ensuite vers Paris par la Seine.

Quant à la Loire, il en était un peu différemment. Il n'y avait pas discrimination dans les droits d'entrée, mais les Olonnais qui armaient 75 navires pour la morue verte

étaient mieux placés que les Malouins pour aller vendre leur poisson à Nantes.

Dans ces conditions les armateurs malouins n'avaient aucun intérêt à pratiquer la pêche errante.

Ils s'adonnaient donc à la pêche sédentaire avec d'autant plus de raison qu'ils trouvaient facilement les équipages nombreux exigés par cette pêche.

En effet si, pour pêcher la morue verte, il fallait des marins de métier, des pêcheurs de profession, il n'en était pas de même pour la morue sèche. Prenons un navire de 300 tx équipant 20 chaloupes de pêche. Chacune de ces chaloupes exige cinq hommes : 3 pour la pêche proprement dite et 2 pour la sécherie. En dehors des officiers marinières — habilleurs, trancheurs, saleurs, charpentiers — il suffisait de se procurer vingt hommes bons pêcheurs, soit un par chaloupe. Cet homme, le patron, dirigeait les deux autres qui pouvaient être de jeunes garçons n'ayant jamais connu la mer ni la pêche. Pour le travail de la grave, c'est-à-dire de la sécherie, il n'y avait nul besoin non plus d'avoir des pêcheurs de profession.

Or l'arrière-pays de St-Malo, comme celui de Granville, avant la Révolution n'était pas riche. Le paysan y gagnait difficilement sa vie et souvent il avait plus d'avantage à faire une campagne sur un terreneuvier de la ville proche que de rester à la terre qu'il retrouvait d'ailleurs à l'automne.

Ce fait que nous signalons, nous ne l'avons pas inventé. Il était de notoriété publique jadis, on le trouve signalé dans les rapports des commissaires de marine ou des classes qui poussaient les jeunes paysans à s'embarquer sur les morutiers, affirmant qu'après deux ou trois campagnes à Terre-Neuve ils étaient devenus capables d'être incorporés dans les équipages des vaisseaux du Roi. Cette main-d'œuvre mi-paysanne mi-maritime était excellente et surtout abondante lorsque le pays était pauvre. Il en était ainsi de St-Malo.

Il en était de même de Granville. On parle souvent de la grasse Normandie, mais toutes les parties de la Normandie n'étaient pas également riches. La région en particulier était pauvre. Il suffit de lire les cahiers de doléances

des bailliages aux Etats généraux de 1789 pour le voir. Ce n'est que par la suite, à force de travail et d'engrais, que les communes des environs de Granville sont devenues relativement aisées. Autrefois il n'en était pas ainsi et les armateurs granvillais avaient à leur disposition une main-d'œuvre nombreuse, ce qui explique pourquoi leurs armements à la morue sèche purent passer de 20 navires en 1687 à près de 60 cent ans plus tard et pourquoi le quartier maritime put compter dans les années qui précédèrent la Révolution près de 6.000 inscrits, faisant de Granville le plus fort quartier en matelots de toute la France.

Il en était également de même pour la région de St-Jean-de-Luz et de Bayonne. Le pays de Labourd était pauvre, stérile, disent les archives anciennes. Aussi les armateurs basques voyaient-ils se présenter de jeunes paysans qui aimaient mieux embarquer pour Terre-Neuve, malgré le caractère pénible de la campagne, que de crever de faim sur la terre.

En résumé, les armateurs de St-Malo, ayant une main-d'œuvre abondante à leur disposition, écoulant facilement leurs marchandises et d'autre part rencontrant des difficultés pour la vente de la morue verte, ne cherchèrent jamais à étendre leurs armements à la pêche errante.

Ayant montré comment se caractérisait l'armement morutier malouin à ses débuts au xvi^e siècle, voyons comment il se développa et se modifia les siècles suivants.

Nous avons dit qu'il était très difficile de préciser le nombre des morutiers malouins au xvi^e siècle. La première indication précise sur l'importance de cet armement nous est fournie par un ouvrage qu'on appelle les *Antiquités d'Aleth*. D'après ce texte le nombre des navires terreneuviers malouins en 1628, c'est-à-dire plus de cent ans après les premières expéditions, aurait été de 112. Ce chiffre est-il exact ? On ne sait. Quant à nous, il nous paraît un peu exagéré car nous allons voir que ce chiffre par la suite ne fut jamais atteint.

L'année 1664 va, au contraire, nous apporter un chiffre certain. En cette année fut dressé, sur l'ordre de Colbert, l'Inventaire de tous les navires se trouvant dans les ports

de France. Cette enquête fut menée très sérieusement par les lieutenants des amirautés qui relevèrent les noms de tous les navires, ceux de leurs propriétaires et en général le tonnage et la destination. Pour St-Malo, le chiffre est de 61 navires : 2 de 300 tx, le *Thomas* et le *Lion couronné*, 6 de 200 à 280 tx, 27 de 100 à 200 tx, et le plus petit de 35 tx, la *Vierge du Rosaire*, qui allait au Grand Banc. Au total 7.210 tx (1).

Ces chiffres nous sont confirmés par un état officiel de 1675. Cette année, le Roi mit une taxe d'un écu par tonneau sur les navires terreneuviers pour subvenir aux frais de l'armement de deux vaisseaux de guerre destinés à les protéger. Nous étions alors en guerre avec la Hollande. L'état dressé par le commissaire de marine de St-Malo porte 59 navires. Le plus fort était les *Armes françaises*, de 350 tx. Il y en avait 5 de 200 tx et au-dessus, 38 au-dessus de 100 tx et le plus petit de 34 tx. Au total 7.537 tx, c'est-à-dire à peu près égal à celui de 1664 avec cependant une tendance à la progression, 300 tx de plus. Soulignons d'ailleurs qu'en 1675 la France était en guerre. Or les guerres ne sont pas faites pour favoriser le commerce. Il est probable que le nombre des terreneuviers aurait été plus élevé sans les événements politiques, d'abord parce que le Roi, pendant les guerres, réquisitionnait les matelots pour former les équipages de ses vaisseaux et empêchait par là le recrutement des équipages des navires pêcheurs, ensuite parce que plusieurs de ceux-ci furent très certainement détournés de leur destination primitive pour être équipés en course.

Une élève de M. Delumeau, à la Faculté des lettres de Rennes, M^{lle} Annik Le Corre, a dépouillé dans les archives de l'Amirauté de St-Malo les registres de déclarations de capitaines et les congés, c'est-à-dire les autorisations de sortie, pour les années 1686 et 1687. Le résultat de ses recherches, c'est que 79 navires furent armés en 1686 pour Terre-Neuve faisant 12.060 tx, soit 20 de plus que pendant la guerre avec la Hollande (2). Nous voici revenus à ce

(1) B. N. Cinq Cents Colbert, 199.

(2) *Annales de Bretagne*, tome 65, n° 3 (1958), p. 285 et ss.

chiffre que nous croyons normal pour St-Malo pendant le XVII^e siècle : entre 75 et 85 navires jaugeant de 10 à 12.000 tonneaux. D'après les recherches de M^{lle} Le Corre, sur ces 79 navires, 4 seulement étaient affectés à la pêche errante.

Les registres des rôles d'armement, dans les archives de l'Inscription maritime, nous montrent des chiffres identiques. Certes ces registres ne remontent qu'à 1691 et de plus pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg de 1688 à 1697, il ne faut les prendre qu'avec réserve parce que le trafic terreneuvier était fort gêné. Mais, en 1698, c'est-à-dire pendant la période de paix qui sépara deux guerres, les chiffres fournis par les rôles d'armement peuvent être tenus pour exacts. Or St-Malo arma en cette année 55 navires pour le Petit Nord, 15 pour le Chapeau Rouge et 6 pour le Grand Banc. Sur ces 76 navires, il faut en retirer 4, dont 3 de Granville et un de Binic venus faire leur armement dans la ville bretonne : il reste 72 navires proprement malouins.

Voici comment s'exprime au sujet de St-Malo, l'Intendant de Bretagne en 1698, Béchameil de Nointel (3) :

« Les négociants de St-Malo font un commerce très considérable à Terre-Neuve en Amérique pour la pesche des morues séches qui se fait au Chapeau Rouge et au Petit Nord.

« La peschè du Chapeau Rouge équipe 15 à 20 vaisseaux depuis 100 jusqu'à 300 tx qui sont chargés, non plus que ceux qui vont à la pesche au Petit Nord, que du sel nécessaire pour saler le poisson et des vivres dont ils ont besoin pour leurs équipages et les hommes qui sont obligés à faire cette pesche. Ils partent de St-Malo dans le mois de février et sont ordinairement un mois ou six semaines à s'y rendre. Il arrive quelquefois que les équipages ne font pas une pesche entière assez abondante pour faire leur chargement. En ce cas les maistres des bastiments en achètent ce qui leur manque y ayant des habitations sur la coste et des particuliers qui font ce trafic. Le retour des bastiments qui vont au Chapeau Rouge est dans les mois de novembre et décembre. Ils font ordinairement leur

(3) Bibl. du Sénat, Mss. 953-954 (2349), p. 147.

décharge à Bordeaux et à Bilbao dont ils rapportent des vins, eaux-de-vie, des pruneaux et de la raisine.

« La pesche du Petit Nord occupe de 40 à 50 vaisseaux. Ils sortent de St-Malo dans le mois d'avril pour s'y rendre au mois de juin. Comme il n'y a pas d'habitations à cet endroit là de la coste il faut que les équipages des bastiments qui y vont fassent leur pesche en entier, ce qui est bien casuel et rend ce commerce un peu incertain.

« Le poisson qui s'y pesche n'est propre que pour les costes d'Espagne, de Provence et d'Italie et c'est aussy là où les bastiments destinés pour le Petit Nord vont faire leur décharge. Ils rapportent de la coste d'Espagne des fruits, des savons et de la soude qui est une cendre qui se fait d'une herbe laquelle croît en Espagne et qui sert à faire du verre et du savon ; de la coste de Provence des huiles, du savon et des fruits ; de celle d'Italie des huiles et des aluns qu'ils tirent de Cività Vecchia. Ils font la décharge de toutes ces marchandises dont le débit est fort bon et assuré à Nantes, St-Malo et au Havre de Grâce.

« Le profit que les négociants peuvent faire de ce commerce est casuel dépendant de l'abondance de la pesche et beaucoup aussy des versements que les Anglois vont faire de leur poisson sec dans les mesmes lieux en sorte que mesme les habiles négociants estiment qu'à l'advenir et pendant la paix ils seront obligés de n'y envoyer un si grand nombre de vaisseaux qu'ils ont fait jusqu'ici. »

Comme on le voit, l'Intendant ne dit pas un mot de la pêche sur le Grand Banc qui n'apparaît dans l'histoire maritime de la ville que fort tardivement.

Il ressort de ce mémoire que, si le poisson sec venu du Petit Nord était transporté en Espagne, en Italie et à Marseille, celui en provenance du Chapeau Rouge était vendu plutôt à Bordeaux. Il y avait là des habitudes tenant d'une part aux relations que pouvaient avoir les armateurs dans tel ou tel port et aussi de la préférence des populations pour telle ou telle denrée. La morue du Chapeau Rouge était beaucoup plus grande et plus épaisse que celle du Petit Nord et les gens de la région de Bordeaux l'appréciaient mieux que l'autre.

Passons sur la période 1702-1713, car c'est encore la

guerre, celle de la Succession d'Espagne qui fut malheureuse pour nos armes. Pendant cette période l'armement malouin tomba à 18 terreneuviers en 1705 et à 27 en 1710. A plusieurs reprises le Roi interdit aux navires de se rendre au Petit Nord ayant peur qu'ils tombassent aux mains de l'ennemi. Il prit en outre une ordonnance pour obliger les terreneuviers à aller en pêche seulement à Plaisance même, leur interdisant le Chapeau Rouge qui n'en est pourtant qu'à vingt lieues, et aux îles St-Pierre. C'est dire la gêne que rencontrèrent les armateurs, gêne moins considérable d'ailleurs que celle résultant du ramassage des matelots dans le port pour équiper les vaisseaux du Roi.

Il est vrai que l'industrie morutière fut peut-être aussi troublée par une autre spéculation maritime qui fut fort en faveur à cette époque à St-Malo. Nous voulons parler de l'armement pour les mers du Sud, ce commerce interlope qui fut si florissant pendant les vingt premières années du XVIII^e siècle et qui enrichit les Malouins d'une manière prodigieuse.

Les navires partaient de St-Malo chargés de pacotille, ils traversaient l'Atlantique, longeaient les côtes du continent de l'Amérique du Sud, doubblaient le cap Horn ou le détroit de Magellan et remontaient le long des côtes du Chili où ils vendaient leurs marchandises, la plupart du temps en fraude car ce commerce était interdit par l'Espagne. Ce trafic ne fut pas interrompu par la guerre pour cette raison que les hostilités ne s'étendaient pas en fait en dehors des eaux de l'Europe. Les navires qui s'y livraient, dès qu'ils avaient pu gagner les Canaries, étaient pratiquement en dehors de tout danger. On conçoit que les armateurs de St-Malo aient eu une prédilection toute particulière pour ce genre de spéculation qui leur rapportait tant d'argent et ce au détriment de la pêche à Terre-Neuve.

Mais, vers 1720, le commerce des mers du Sud cessa. Le traité d'Utrecht signé en 1713 avait laissé la France dans une situation pénible au point de vue morutier. La France qui possédait en fait les quatre-cinquièmes de l'île, quoi qu'en pensent et disent les historiens anglais, fut dépouillée entièrement de son bien. L'Angleterre devint la

seule souveraine de Terre-Neuve, ne laissant aux Français qu'un droit de pêche et de sécherie sur une partie de la côte est : depuis Bonavista en remontant vers le nord puis en redescendant sur la côte ouest jusqu'à un endroit nommé Pointe Riche. Ce droit de pêche et de sécherie sur cette partie de la côte, qui prit le nom de French Shore ou de Treaty Shore, a subsisté jusqu'en 1904. Par bonheur pour les Malouins ce French Shore comprenait le Petit Nord qui était leur fief comme nous l'avons vu.

Cependant la perte de Plaisance, du Chapeau Rouge et des îles St-Pierre et Miquelon posait un problème au gouvernement. Les régions où se pratiquait la pêche sédentaire — si utile à l'Etat — apparaissaient singulièrement réduites car, outre Terre-Neuve, nous perdions l'Acadie qui devint la Nouvelle-Ecosse. Il y avait bien l'île du Cap Breton, la rive sud du St-Laurent du côté de Gaspé et la côte sud du Labrador, mais nos pêcheurs avaient abandonné depuis 50 ou 60 ans, et peut-être même davantage, l'île du Cap Breton et le Labrador. Le gouvernement s'efforça de leur faire reprendre leurs habitudes anciennes.

Pour le Labrador, ce fut relativement facile. Si les Français avaient déserté cette côte, c'est que les Esquimaux qui l'habitaient s'y montraient farouches et cruels. Nous avons parlé d'eux à propos de cette vengeance qui se prolongea au Petit Nord pendant 158 ans. Dans leur propre pays, sans qu'il ait été question d'une vengeance quelconque, ils massacraient sans pitié les équipages et pendant l'hiver ils démolissaient les cabanes et les échafauds, ainsi que les chaloupes laissées sur place d'une année pour l'autre. A quels sentiments obéissaient-ils en se livrant à de telles déprédations ? D'abord à un sentiment naturellement sanguinaire, ensuite au désir de se procurer le bois et le fer qui leur étaient indispensables et qu'ils ne savaient fabriquer. Quoi qu'il en soit le Labrador avait été abandonné par les pêcheurs français.

Par bonheur un gentilhomme canadien, le sieur de Courtemanche, en 1711, demanda et obtint la concession d'une certaine étendue de côte dans cette région pour s'y livrer à la chasse du loup marin. Amenant avec lui des Indiens Montagnais qui nous étaient fidèles, il fonda une

sorte de colonie et, devenu commandant pour le Roi de toute la contrée, il assura aux navires qui y viendraient la sécurité, prenant en sus sous sa surveillance pendant l'hiver les installations de pêche. Les morutiers français vinrent aussitôt en grand nombre au Labrador et parmi eux les Malouins. Ceux-ci y vinrent certaines années au nombre d'une vingtaine, quelquefois plus, quelquefois moins. C'est dire que cette région constitua un lieu de remplacement des plus efficaces.

Il en fut de même de la région de Gaspé jusque là dédaignée par les Malouins et uniquement fréquentée par les Basques et quelques Hauts-Normands. Ces derniers furent remplacés par les Malouins et les Granvillais. Certaines années le nombre des Malouins allant en pêche à l'île Percée et à Gaspé atteignit une dizaine.

Enfin et surtout l'île royale servit à remplacer Plaisance et le Chapeau Rouge. On sait qu'en 1714, aussitôt après le traité d'Utrecht, toute la population française de la côte de Plaisance fut transportée à l'île du Cap-Breton, environ 6 à 700 personnes. Le Roi fit, si l'on peut dire, une ardente propagande pour attirer les pêcheurs dans cette île. Pour montrer combien il attachait d'importance à cette nouvelle colonie il la fit appeler « Isle Royale ». Ensuite la capitale qui fut placée dans un endroit désert, le Havre à l'Anglais, reçut le nom de Louisbourg. De même il y eut un Port-Madame et un Port-Dauphin. Fait plus pertinent encore, le Roi exonéra de toute taxe pendant dix ans les morues et les huiles importées de l'Isle Royale.

Aussi un grand nombre de navires, dès les années 1714 et 1716, vinrent en pêche dans ce qui fut, on peut le dire, une nouvelle et importante colonie.

Au milieu de tout ce bouleversement qui atteignit la pêche française, que devint l'armement malouin ? Les rôles d'armement de l'inscription maritime vont nous l'apprendre. Après le traité d'Utrecht le chiffre de 60 à 70 terre-neuviens fut rapidement atteint, c'est dire que la ville de St-Malo reprit une activité terre-neuvienne égale à l'avant-guerre. Prenons le registre de l'année 1742 : 54 navires allèrent au Petit Nord, 16 à l'Isle Royale, 4 à Gaspé, 5 au Labrador, 2 ou 3 dans les havres de la côte ouest de Terre-

Neuve et 1 seulement au Grand Banc. La pêche errante était toujours délaissée (4).

Cependant l'armement malouin était à un tournant de son histoire. Brusquement, après la guerre de la Succession d'Autriche, 1744-1748, une modification importante apparaît presque subitement. En 1749, presque dès la reprise de la pêche à la fin des hostilités, le Petit Nord tient toujours la tête avec 48 navires, mais le Grand Banc voit venir à lui 11 navires malouins. L'année suivante ce chiffre est porté à 16 et il atteindra en 1756 celui de 26. Ainsi donc, en 7 ans, les armements pour la morue verte passèrent de 1 à 11 et en 15 ans de 1 à 26.

Pourquoi ce revirement si brusque ? Pourquoi tout d'un coup cet amour ardent pour une industrie jusque là dédaignée ? Cependant l'écoulement de la morue sèche en Méditerranée suivait son cours habituel. Si la concurrence de la morue anglaise, devenue plus ardente depuis 1713, avait gêné dans une proportion assez notable la vente de cette denrée en Espagne et même en Italie, le marché que constituaient la Provence et le bassin méditerranéen, restait encore largement ouvert et les navires malouins n'éprouvaient guère de difficultés à vendre leurs cargaisons. Ce qui le prouve, c'est que le nombre des navires affectés à la pêche sédentaire n'avait pas faibli.

A la vérité la vente de la morue ne se heurtait plus en Haute-Normandie aux mêmes obstacles que jadis. Ce qui avait neutralisé cette vente, avons-nous dit, c'était d'abord le privilège accordé aux navires normands venant en décharge, c'était aussi le grand nombre de navires havrais se livrant à cette pêche.

Le 29 octobre 1736, le maire de St-Malo, l'armateur Beauvais Le Fer écrivit au ministre de la Marine une longue lettre dans laquelle il protestait contre la discrimination faite entre la morue malouine et la morue normande et réclamait l'égalité de traitement (5). Voici quelques lignes de cette lettre :

« ... La diminution des droits accordés aux seuls Nor-

(4) Inscription maritime de St-Malo.

(5) A.N. Marine, B 3, 379, f° 490 et ss.

mands les rend les maîtres de l'introduction du poisson dans la Normandie qui communique à la plupart des provinces. Les habitants de St-Malo, à qui la différence des droits ne permet pas de donner le poisson aux mêmes prix, sont forcés de renoncer à la pêche de la morue verte qui a le plus de cours dans les provinces septentrionales. Par une suite nécessaire, le nombre des armements diminue et le royaume est privé de l'abondance que l'émulation procureroit.

« La grâce que les habitants de St-Malo n'ont pas demandée en 1664, ils la demandent aujourd'hui. Il est triste pour eux que, dans une navigation qui leur doit son origine, la faveur penche d'un autre côté. C'est à leurs ancêtres que la France doit la découverte de Terre-Neuve et, pour récompense, c'est à une égale jouissance de ses fruits avec leurs voisins qu'ils bornent leur demande. »

Pourquoi le maire de St-Malo avait-il écrit cette lettre alors que, pendant plus de 60 ans, ses prédécesseurs n'avaient pas protesté contre l'inégalité des droits ? Sans doute parce que, la concurrence anglaise devenant plus sensible, les Malouins pouvaient craindre un écoulement plus difficile de leur poisson sec. D'autre part parce que le maire n'ignorait pas que l'armement havrais était en pleine décadence. En effet le Havre, qui avait armé près de cent vaisseaux pour la morue verte à la fin du règne de Louis XIV, avait vu cet armement tomber à rien au siècle suivant : 14 morutiers en 1739, 3 en 1755. L'armement pour Terre-Neuve avait été tué par le commerce avec les îles d'Amérique. Capitaux et matelots s'étaient détournés de Terre-Neuve au bénéfice de cette spéculation dangereuse, mais lucrative, qu'était le commerce du café, du sucre, du rhum. Voici ce qu'écrivait l'inspecteur des pêches Lemasson du Parc dans son rapport sur le Havre en 1724 (6) :

« La non pesche des années dernières et les pillages des forbans ont achevé de dégoûter également les armateurs et les équipages. Les uns et les autres se sont adonnés au commerce des Isles. Les profits prompts et certains qui leur

(6) A.N. Marine, C 5, 18, f° 232.

reviennent pour peu de mois d'embarquement et la facilité de la navigation, bien moins dure et laborieuse que celle de Terre-Neuve, les ont fait quitter en tout cette dernière.

« Cependant le Roy y a perdu considérablement par la diminution des officiers mariniers et matelots des classes dont plus de la moitié du département sont périés dans les armements des isles par l'intempérance du climat et le peu de ménagement des navigateurs. »

La protestation de l'armateur Beauvais Le Fer venait donc au moment propice. Elle aboutit à un résultat car il convenait que le ravitaillement en morue verte de la capitale fut assuré.

Un arrêt du Conseil d'Etat en date du 14 juillet 1739 ramena, malgré l'opposition de la Chambre de commerce de Rouen et celle des fermiers généraux, les droits sur la morue malouine, à son entrée dans les ports de Haute-Normandie, de 60 sols le cent en poignées à 15 sols le cent en nombre, c'est-à-dire à peu près à ceux frappant la morue de Basse-Normandie.

La place était donc libre pour les Malouins auxquels s'ajoutèrent les Granvillais. Malouins et Granvillais rivalisèrent à qui pêcherait le plus de morue verte et à qui en vendrait le plus en Haute-Normandie. C'est ainsi qu'en 1767, 39 navires malouins et 28 granvillais vinrent à Dieppe vendre pour plus de 800.000 livres de poisson vert. Ils avaient totalement remplacé les Havrais défallants.

En 1763, le traité de Paris signé, les Malouins reprirent la route de Terre-Neuve : 51 navires, ce qui est un joli chiffre, étant donné les exactions que durent subir les pêcheurs sur le French Shore cette année-là.

L'armement malouin retrouva rapidement sa prospérité. En 1775, peu avant la guerre de l'Indépendance américaine, ce sont 100 navires qui cinglèrent vers Terre-Neuve, dont 40 seulement pour le Petit Nord, 20 pour les îles St-Pierre et Miquelon et 40 pour le Grand Banc.

Ici nous devons dire un mot de cet armement dit pour St-Pierre, car il porta une certaine atteinte à la pêche au Petit Nord.

C'est à l'Isle Royale vers 1720 que les pêcheurs se virent

en quelque sorte obligés de modifier leur armement séculaire. Jusque là les marchands armaient soit à la pêche de la morue verte soit à la pêche de la morue sèche. La perte de la côte sud de Terre-Neuve obligea, avons-nous dit, les armateurs à rechercher de nouveaux lieux de pêche. J'ai indiqué que le Roi avait accordé certains privilèges à ceux qui iraient à l'Isle Royale. Les Basques suivirent les avis de la cour, les Malouins également et tout au long du XVIII^e siècle on vit souvent de 10 à 20 navires malouins fréquenter les havres de cette île et y faire la pêche en même temps que la troque.

Mais la pêche apparut vite difficile dans ces parages. Ce n'est pas que la morue y fût absente. Au contraire, elle y était très abondante, mais, en pleine saison, elle quittait la côte pour gagner la haute mer. Il fallait alors aller la chercher à 10, 12 lieues au large. Les chaloupes pécheuses utilisées au Petit Nord et au Chapeau Rouge, chaloupes de 21 pieds seulement, non pontées et montées par trois hommes, si elles remplissaient admirablement leur rôle sur la côte de Terre-Neuve, se trouvèrent en danger lorsqu'il fallut aller à 10 ou 12 lieues en mer. Par mauvais temps elles risquaient de faire naufrage et même par beau temps elles avaient du mal à une telle distance à revenir dans l'après-midi à l'échafaud.

Il fallait trouver une solution. Celle-ci était simple : prendre des embarcations plus fortes. C'est alors que fit son apparition dans la flotte marchande française un genre de navire jusque là inconnu : la goélette, navire léger de 40 à 50 tx dont les voiles auriques, c'est-à-dire placées dans l'axe du navire, permettaient de manœuvrer facilement avec un équipage réduit. Ce navire tenant bien la mer restait en pêche jusqu'à ce que ses cales fussent remplies de poisson, de 7 à 8 jours, et ramenait la morue légèrement salée à l'échafaud où avaient lieu l'habillage et le séchage habituels.

Avec la goélette apparut un genre d'armement quelque peu nouveau : la pêche errante avec sécherie à terre. Les Français l'adoptèrent et un certain nombre d'armateurs malouins se lancèrent dans cette nouvelle industrie. Lorsque la guerre de Sept Ans ne nous laissa de tout notre

ancien empire en Amérique septentrionale, de toute l'ancienne Nouvelle-France, que les petites îles St-Pierre et Miquelon, la goélette fut adoptée par les St-Pierrais et aussi par les armateurs français. En 1775 St-Malo comptait ainsi 20 armements pour St-Pierre, c'est-à-dire à la morue verte avec sécherie à terre.

Mais, fait remarquable pour la ville bretonne, le nombre des navires armés pour le Grand Banc s'éleva à 40, c'est-à-dire autant que pour le Petit Nord. Il ne faut pas oublier qu'un navire allant à la morue verte n'exigeait pas une main-d'œuvre aussi nombreuse qu'un navire allant à la morue sèche. Le navire allant au Grand Banc comptait de 12 à 20 hommes d'équipage tout au plus, alors que celui allant au Petit Nord en emportait 60, 80, 100 et même 120 ou 130. Ainsi lorsqu'on additionne les chiffres globaux des hommes embarqués, on voit que la pêche sédentaire employait dix fois plus d'hommes ou presque que la pêche errante.

Passons sur la période de la guerre de l'Indépendance américaine.

L'année 1786 fut pour toute la France celle où l'armement terreneuvier fut le plus important. 120 navires furent armés cette année-là par St-Malo, jaugeant 15.234 tx, montés par 4.864 hommes (7). Rapprochons ces chiffres de ceux de Granville : 105 navires, jaugeant 11.458 tx, montés par 4.114 hommes. Rapprochons surtout les chiffres malouins de ceux de l'ensemble de la pêche française. Le total de l'armement terreneuvier français monta en 1786 à 386 navires, jaugeant 44.970 tx, montés par 12.882 hommes (8). Le produit brut de la pêche française fut de 9.374.952 livres, le produit brut de la pêche malouine fut de 2.953.642 livres.

Ainsi donc St-Malo faisait à elle seule à peu près le tiers de l'armement français pour le nombre de navires et 40 pour cent de celui des matelots.

Avant de terminer il nous faut encore indiquer que l'armement malouin augmenta au cours des siècles, non

(7) A.N. Colonies, C 11 21, f° 98 et ss.

(8) A.N. Marine, C 5, 54.

seulement en nombre, mais aussi en tonnage. Les navires du xvi^e siècle ne dépassaient guère 100 tx. La *Grande Hermine* de Jacques Cartier était de 120 tx. Au xvii^e siècle le tonnage des navires ne cessa d'augmenter. Jacques Cartier, en 1550, affirmait lors d'une enquête qu'on ne trouverait pas en Bretagne de navires atteignant 200 tx. Un siècle plus tard il y en avait 7 à St-Malo dépassant ce chiffre, et cela pour le seul trafic terreneuvier. En 1763 la moyenne des navires allant au Petit Nord s'élevait à 140 tx, vingt ans plus tard elle était de 190 tx.

Pour les navires faisant la pêche errante, le tonnage resta toujours faible, il dépassait rarement 120 tx. Il faudra attendre le remplacement de la pêche avec la ligne tenue à la main par la pêche aux lignes dormantes élongées par des chaloupes ou par des doris, dans les derniers temps de la marine à voile, pour voir des « banquais » de 3 à 400 tx.

Voici terminé l'aperçu d'ensemble que je voulais donner sur l'armement terreneuvier malouin avant la Révolution. Quelle remarque faire pour conclure ? D'abord que, dès les premières années du xvi^e siècle, St-Malo se plaça parmi les tout premiers ports. Le chiffre de 100 navires est probable. C'est celui qui est supposé pour les ports de La Rochelle et des Sables-d'Olonne. Pour St-Malo il dut être analogue. Or, à la veille de la Révolution, alors que Les Sables et La Rochelle avaient quasiment disparu de la pêche à Terre-Neuve, St-Malo pouvait s'enorgueillir d'envoyer 120 navires en pêche, c'est-à-dire un nombre de navires jamais atteint par aucun port. Ainsi St-Malo apparaît comme le premier port français et cela depuis le début de la pêche jusqu'à la Révolution et même peut-on ajouter jusqu'à la fin de la marine à voile.

Charles JULLIOT DE LA MORANDIÈRE.
