

Les marins et l'écrit au Grand Siècle, d'après leurs contrats d'engagement notariés à Saint-Malo (1643-1654)

Comme l'a bien montré Bruno Isbled dans son importante thèse d'École des chartes sur la justice à Saint-Germain-des-Prés entre 1647 et 1657¹, le milieu du XVII^e siècle constitue un moment d'observation intéressant pour l'historien de l'écrit. Il se situe en effet juste avant l'importante phase de remise en ordre judiciaire et administrative intervenue sous le règne personnel de Louis XIV à partir de 1661 qui a changé la donne du point de vue quantitatif comme qualitatif. De nouvelles séries documentaires sont alors repensées (registres paroissiaux) ou suscitées par des créations d'inspiration militaire (classes de la Marine) ou fiscale (contrôle des actes, insinuation au centième denier, etc.). Il s'y ajoute une meilleure gestion de la production écrite et un archivage plus rigoureux qui confèrent à des institutions jusque-là dépourvues d'une assise documentaire régulière des séries solidement suivies. Enfin, la seconde moitié du XVII^e siècle constitue la période de plein décollage d'une alphabétisation qui touche aussi bien les villes que les campagnes, singulièrement dans la partie septentrionale du royaume de France. Pour apprécier à sa juste mesure cette autre révolution du règne personnel du roi Bourbon², il importe donc de multiplier les approches légèrement antérieures à celui-ci. Encore faut-il disposer de sources pour ce faire.

Historiographie et sources maritimes malouines au Grand Siècle

L'histoire de l'activité maritime des Malouins au Grand Siècle est ainsi essentiellement connue à travers les archives du secrétariat d'État de la Marine et de l'amirauté dont les séries sont bien conservées à partir de la fin des années 1670, ce qui a conduit les

-
1. ISBLED, Bruno, « Criminalité et justice criminelle au milieu du XVII^e siècle à Saint-Germain-des-Prés », dactyl., thèse inédite de l'École des chartes, résumée dans *Positions des thèses...*, Paris, 1984, p. 55-64.
 2. PONCET, Olivier, « La révolution silencieuse du règne de Louis XIV. L'écrit documentaire en France vers 1700 », dans Arnaud FOSSIER, Johann PETITJEAN et Clémence REVEST (éd.), *Écritures grises. Les instruments de travail des administrations (XII^e-XVII^e siècle)*, Paris, École des chartes, coll. « Études et rencontres de l'École des chartes, 58/Collection de l'École française de Rome, 565 », 2019, p. 617-630.

historiens qui s'y sont intéressés à positionner à cette période-là le terminus *a quo* de leurs investigations³. Il n'a pas été possible de compenser, comme on l'a fait pour d'autres ports et parfois pour le plein *xvi*^e siècle (Bordeaux, La Rochelle, Honfleur, Le Havre), les lacunes archivistiques de l'administration royale par le recours aux riches et suggestives archives notariales. À Saint-Malo, ces dernières ont été amputées de leur meilleure part lors du bombardement de la ville en 1944, à l'exception de quelques rares études dont les minutes toutefois ne remontent guère avant le début du *xviii*^e siècle. De sorte que le moindre des paradoxes (apparents) n'est pas que les études portant sur la première modernité de l'activité de pêche des Malouins s'appuient volontiers soit sur des renseignements tirés de leurs liens avec d'autres ports français soit sur des sources étrangères, espagnoles ou anglaises⁴.

L'historiographie du commerce maritime de Saint-Malo a par ailleurs procédé par cercles concentriques en se rapprochant de plus en plus, génération après génération d'historiens, des marins eux-mêmes⁵. Après l'âge statistique de l'enquête conduite par Jean Delumeau et ses étudiants, André Lespagnol a privilégié, dans son approche sociale des phénomènes économiques, le niveau des entrepreneurs tout en étant conscient de ne pas avoir assez évoqué les plus humbles, marins et mousses, qui ont fini par susciter à leur tour des études appropriées⁶. Mais là encore, le souci d'appréhender le plus largement et le plus longuement possible ces populations a amené à privilégier les sources les plus massives et les plus maniables, comme les registres des classes ou les rôles d'équipages, sans toujours pouvoir y consacrer des études plus pointues, au niveau d'un équipage voire d'un individu qui ne fût pas nécessairement doté d'une responsabilité éminente (capitaine ou maître).

Une bonne fortune archivistique peut être l'occasion de s'attarder là où d'autres chercheurs légitimement attachés à dégager des conclusions d'ensemble n'ont pas encore porté leurs efforts déjà immenses. Elle est ici offerte par un lot de minutes

3. DELUMEAU, Jean, *Le mouvement du port de Saint-Malo à la fin du *xvi*^e siècle : 1681-1720. Bilan statistique*, Paris, C. Klincksieck, 1961 ; André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante sous Louis XIV*, Saint-Malo, Éd. l'Ancre de Marine, 1991.

4. PRIOTTI, Jean-Philippe, « Introduction. La réussite malouine entre mobilité, commerce et jeux d'identification (*xvi*^e-*xviii*^e siècles) », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 125, n° 3, 2018, p. 7-21.

5. Mouvement bien exposé par André Lespagnol dans son discours de soutenance de thèse : LESPAGNOL, André, « Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 98, n° 1, 1991, p. 51-64, particulièrement p. 55-58.

6. L'étude d'Alain Cabantous, limitée à la Manche orientale du Havre à Dunkerque, a marqué une inflexion notable des études maritimes (*Dix mille marins face à l'Océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux *xvi*^e et *xviii*^e siècles (vers 1660-1794) : étude sociale*, Paris, Publisud, 1991). Elle a été prolongée jusqu'à la Bretagne par : ROBIN, Dominique, *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime. L'exploitation de la sardine sur la côte atlantique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2000 ; CHARPENTIER, Emmanuelle, *Le peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au *xviii*^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.

appartenant aux très rares liasses notariales malouines antérieures à 1660 conservées aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine. Ces documents sont le fruit du travail du notaire royal Pierre (ou Martin ?) Girard, actif dans les années 1643-1666⁷. Conservé sous la cote 4 E 2030, l'ensemble ici considéré se rapporte exclusivement à des contrats d'engagement pour des campagnes commerciales maritimes entre 1643 et 1654⁸. Cet échantillon documentaire, à tous les sens du terme, dont on ne retrouve des équivalents suivis et abondants que pour le XVIII^e siècle, permet d'ouvrir une petite fenêtre sur le monde des gens de mer malouins, de leurs liens socio-professionnels et de leur rapport à l'écrit à l'époque du ministériat de Mazarin.

Des contrats et des voyages

Les voyages maritimes dont il est question ont pour seul point commun le notaire et l'acte qu'il délivre à ses clients. La liasse du notaire Girard conserve la trace de 27 voyages effectués durant une dizaine d'années. La répartition chronologique des campagnes ainsi documentées n'est pas régulière : si les années 1643, 1644 et 1649 ne sont représentées que par une opération, les années suivantes en comptent respectivement 7 (1650), 5 (1651), 2 (1652), 9 (1653) et 1 (1654). La série ainsi constituée s'arrête donc avec la grande crise consécutive à l'attaque de la flotte malouine, forte d'une quarantaine de navires, par des équipages anglais à Terre-Neuve en 1653-1654⁹. On le voit, même au plus fort de la concentration des sources, le lot des minutes Girard ne permet de reconstituer qu'une part minoritaire, voire très faible de l'activité maritime des Malouins à cette époque.

Tous les contrats sont de même nature, à l'exception de quelques actes d'assurance maritime laissés de côté pour cette brève étude. Ils sont qualifiés dans l'inventaire et dans les études portant sur des actes similaires mais plus tardifs comme des contrats d'engagement¹⁰. À une seule reprise (*La Petite Sainte-Anne*, 1650), le notaire signale, dans le bord supérieur gauche, un acte de « charte-partie », une expression commune à l'ensemble du monde maritime français de l'Atlantique à la Manche, au Moyen Âge comme à l'époque moderne, et qui est demeuré en vigueur jusqu'à nos jours au plan international¹¹. Toutefois, les termes dont le notaire use le plus volontiers sont ceux

7. Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 4 E 2031-2032.

8. Les contrats sont ici cités par le nom du navire et l'année de la date du voyage.

9. HARVUT, Hippolyte, *Les Malouins à Terre-Neuve et les droits de la France sur cette île d'après des documents authentiques*, Rennes, Impr. Oberthur, 1893, p. 10.

10. Par exemple LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., t. 1, p. 258. Voir aussi, pour l'époque contemporaine, CHAUMETTE, Patrick, *Le contrat d'engagement maritime. Le droit social des gens de mer*, Paris, CNRS éd., 1993.

11. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, *Chartes-parties. Analyse comparative*, dact., s. l., 1990.

d'« obligation » et de « quittances » (ou « quittances de pots-de-vin »). Ils désignent les deux volets de l'écrit notarial produit à l'occasion de chaque projet de voyage maritime. Le premier, l'obligation, ne s'apparente qu'en partie aux contrats d'affrètement souvent utilisés par les historiens pour retracer les mouvements économiques liés aux expéditions maritimes de tel ou tel port¹². S'il contient en effet des éléments d'information relatifs à l'armement et à la destination du navire¹³, il est essentiellement dédié au règlement des obligations contractuelles qui lient les trois acteurs principaux que sont l'armateur, le maître et l'équipage. Si le formulaire de chaque obligation diffère quelque peu çà et là¹⁴, il s'arrête successivement sur les points suivants : acteurs (armateurs, encadrement et équipage) ; navire (nom, port d'attache et tonnage) ; destination et activité marchande ; partage des profits avec l'armateur et modalités de paiement de l'équipage ; engagement à servir (obéissance, désertion, etc.) ; clauses en cas d'avaries et d'accidents ; dispositions en cas de disparition de l'encadrement. Ce premier contrat était signé de toutes les parties capables de le faire, de l'armateur à l'équipage, et contresigné par deux notaires, le notaire responsable signant en bas à droite, comme il est de coutume. Il constituait un document essentiel à la navigation du navire et pouvait être requis par les autorités royales ou étrangères.

La particularité de ces contrats – ou ce qui semble en être une dans le cas des contrats malouins, sous réserve d'une exploration plus approfondie des archives notariales d'autres ports français ou étrangers – est la présence d'une forme d'annexe à l'obligation qui contient les quittances de l'équipage au moment de son engagement à servir sur le navire en partance. Elle se présente sous la forme de petits cahiers de quelques pages (de deux à douze) qui font défiler de courts textes de reçus d'une somme d'argent payée comptant à l'intéressé (le pot-de-vin) que celui-ci était invité à signer immédiatement au-dessous. Le « système malouin » (A. Lespagnol) prévoyait en effet que le pot-de-vin, équivalent à une prime d'engagement, complétait le partage des profits institué par l'obligation. À Saint-Malo, et pour la pêche de la morue à Terre-Neuve¹⁵, celle-ci réservait 4/5^e du produit de la pêche à l'armement et 1/5^e à l'équipage qui se le répartissait individuellement en lots (à valeur forfaitaire et non

12. KWOCZ, Sandrine, « Marchands et marins havrais au xvi^e siècle. Comment on préparait les expéditions maritimes en 1579 », *Études normandes*, 41, n° 4, 1992, p. 25-36.

13. Aucun élément quantitatif ni qualitatif n'est en revanche disponible sur la nourriture de l'équipage, à la différence de ce que l'on observe, par exemple, à Bordeaux au xvi^e siècle : TURGEON, Laurier et DICKNER, Denis, « Contraintes et choix alimentaires d'un groupe d'appartenance : les marins-pêcheurs français à Terre-Neuve au xvi^e siècle », *Ethnologues*, 12, n° 2, 1990, p. 53-68. Dans les contrats malouins, l'équipage se contentait de reconnaître dans le contrat d'obligation que l'avitaillement de navire avait été correctement fait pour l'expédition projetée.

14. La présentation ici faite, contrainte pour des raisons de volumétrie éditoriale, est une ébauche d'une future étude plus ample de ce corpus et de cette typologie.

15. L'unique contrat relevé pour le voyage aux Canaries, au Brésil et dans les Caraïbes (*Le Chasseur*, 1649, voir *infra*), obéit à d'autres modes de rémunération.

commerciale) selon des critères liés au mérite et à la responsabilité ; cette dernière distribution interne à l'équipage, réglée par le maître et par quelques-uns des marins les plus expérimentés, ne devait souffrir aucune contestation « comme sy seroit arestz de cour souveraine sans en pouvoir desortir par appel ny autrement » (*Jean-de-Plancouët*, 1650). Le pot-de-vin ne constituait donc pas une avance à venir sur le produit de la campagne de pêche ou de commerce, mais une somme définitivement acquise au marin à condition que le navire ait bien quitté le port ou la rade de la Rance. Dans le cas des expéditions prolongées par un séjour en Méditerranée, un rapport écrit de l'état de la pêche et des lots ainsi constitués par marins était dressé sur place et envoyé à l'armateur par un navire de ravitaillement (appelé saque ou chasseur) chargé de rapporter directement le poisson à Saint-Malo afin de garantir le paiement du lot quel que soit le sort du navire après son départ de Terre-Neuve. Ces rémunérations pouvaient enfin être complétées par des sommes (« loyers » mensuels) promises lors du versement du pot-de-vin pour les matelots que l'on projetait de conserver à l'issue de la campagne de pêche, les autres revenant par l'une des saques qui faisaient le trajet en droiture des bancs vers Saint-Malo.

Le rassemblement des quittances individuelles inscrites au fur et à mesure de l'engagement des marins et en général en quelques jours, plus rarement en quelques semaines, achevait l'opération d'obligation. Elle se déroulait, selon les dates de départ souhaitées, entre février et mai de chaque année, et ne dépassait jamais le 10 mai pour bénéficier des meilleurs moments de pêche. C'est seulement après l'enregistrement du dernier engagement que le notaire revenait à l'obligation pour la parfaire. En effet, à en juger par la présentation formelle des minutes (changements de main, blancs, etc.), le notaire (ou son clerc) préparait d'abord un acte d'obligation avec les armateurs, puis le complétait avec les éléments des quittances et au besoin corrigeait sa minute probablement sous la dictée de l'armateur et du maître (*L'Espérance*, 1653) : il regroupait ainsi sur la première page les membres de l'équipage ainsi constitué par lieu d'origine et reportait en fin d'acte l'ensemble des dates des quittances dont l'énoncé tenait lieu de date de temps de l'obligation ainsi contractée.

Les navires concernés étaient de taille extrêmement variable puisque leur tonnage déclaré et connu (pour 23 navires) allait de 35 à 300 tonneaux¹⁶, avec une moyenne de 120 tonneaux environ. Les actes d'obligation donnaient le plus souvent un seul nom de propriétaire-armateur-avitailleur, auquel l'ajout de « et consorts » était probablement de pure forme. Il est aisé de repérer parmi eux les plus actifs, comme ce Thomas Fauvel, sieur de Langle, capable d'armer deux navires pour la campagne de 1651 (*La Marguerite* et *L'Espérance*) ou Charles Le Breton, sieur de Launay, qui armait *L'Espérance* et *Le Cœur* en 1653. Encore devaient-ils toutefois

16. Ce sont les mêmes écarts relevés trente ans plus tard : LANGLET, Philippe, « Les principaux courants commerciaux du port de Saint-Malo en 1681 et 1682 », *Annales de Bretagne*, t. 64, n° 3, 1957, p. 275-327, ici p. 307.

s'associer dans cette opération avec d'autres partenaires, rares occasions d'entrer un peu dans le montage économique de ces entreprises, soit qu'ils fussent des armateurs complémentaires (choix de Fauvel pour l'armement de *L'Espérance* jaugeant 200 tonneaux), soit que l'autre partenaire fût également le maître du navire, comme Pierre Baillon, sieur des Ormeaux, originaire de Granville, associé par Le Breton pour *L'Espérance* en 1653 et à nouveau en 1654. Tous les armateurs étaient des bourgeois et marchands de Saint-Malo, sauf exceptions pour de petits navires, comme *L'Espérance* (50 tonneaux, du port de Guernesey), associant en 1650 deux marchands de Guernesey et deux de Saint-Malo, dont un de chacune de ces origines était par ailleurs maître et contre-maître du navire, ou *La Marie* (50 tonneaux également) armée par Jacques Marchand, de Guernesey, et François Alain, du Légué à Plérin au diocèse de Saint-Brieuc, en 1653.

L'objet des voyages documentés par les minutes Girard reflète de manière très déséquilibrée les deux formes principales de l'activité maritime de Saint-Malo décrites pour le second ^{xvii}^e siècle, le commerce de Terre-Neuve incluant en partie des opérations commerciales en Méditerranée, d'une part, le commerce direct avec l'Espagne, principalement Cadix, de l'autre¹⁷. Un seul acte (*Le Chasseur*, 1649) se rapporte à un voyage aux Canaries, sur la côte du Brésil et dans les îles d'Amérique : armé par un marchand de Saint-Malo et confié aux soins d'un Malouin et d'un Servannais (capitaine et maître), ce petit navire (80 tonneaux) tranche singulièrement par son faible équipage à l'origine très spécifique (six Dieppois dont le pilote, un marin du Conquet et seulement un de Saint-Servan). L'écrasante majorité des contrats passés chez Girard concerne en effet des voyages qui débutaient par une campagne de pêche à Terre-Neuve, dont la zone de pêche n'était pas autrement définie sinon par l'ajout quelquefois du « quartier de Chapeau-Rouge », de la baie de la Trinité ou du cap de Bonne Viste ; tous ces emplacements étaient situés respectivement sur la côte sud ou sud-est de la grande île, à proximité de la colonie de Plaisance établie officiellement peu de temps après en 1655¹⁸. Faut-il en déduire que l'absence de mention plus spéciale indiquait des expéditions au Petit-Nord, une zone de pêche devenue exclusivement française au ^{xviii}^e siècle par la grâce du traité d'Utrecht de 1713¹⁹ ? Toujours est-il qu'à partir du second tiers du ^{xvii}^e siècle, les Malouins dominaient sur le Grand Banc de Terre-Neuve au point d'en réglementer eux-mêmes la pêche²⁰.

17. LESPAGNOL, André, « Messieurs de Saint-Malo... », *op. cit.*, p. 60.

18. LANDRY, Nicolas, *Plaisance. (Terre-Neuve), 1650-1713. Une colonie française en Amérique*, Sillery (Québec), Septentrion, 2008.

19. POPE, Peter E., « Le Petit Nord de Saint-Malo », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 125, n° 3, 2018, p. 195-222.

20. JOUON des LONGRAIS, Frédéric, *Jacques Cartier. Documents nouveaux*, Paris, A. Picard, 1888, p. 207-216, « Déclaration des havres et galais de Terre-Neuve et délibérations des bourgeois de Saint-Malo

La conclusion de ces voyages vers Terre-Neuve était variable. Une partie minoritaire de ces navires s'acheminait vers un port français (par exemple Bordeaux, 2 voyages). Un tiers (6 voyages) s'achevait par un retour direct à Saint-Malo pour y débiter la morue séchée sur les grèves de Terre-Neuve et terminer le séchage de la morue verte pêchée en fin de campagne sur le Sillon malouin. Un gros tiers (8 voyages) filait vers la Galice et Bilbao avant de rentrer à Saint-Malo chargé d'un fret qui pouvait être du fer de Biscaye visiblement apprécié²¹. Enfin, un dernier tiers (6 voyages) effectuait le voyage classique sous Louis XIV qui consistait à passer « dehors et dedans » le détroit de Gibraltar pour gagner les ports espagnols (Cadix, etc.) et méditerranéens (Marseille ou Civitavecchia, nommément désignés). Ces voyages, qui supposaient des jauges importantes (180 tonneaux en moyenne), étaient notés par le notaire sous le titre « Espagne » : l'activité manufacturière de la pêche à la morue n'était pas un but en soi mais nourrissait un intense commerce international destiné à recueillir de l'argent comptant autant que des marchandises servant de fret de retour vers la France.

Des équipages face à l'écrit

Les contrats passés à Saint-Malo au milieu du XVII^e siècle insistent donc très nettement sur les équipages, leurs obligations, leur hiérarchie, leurs modes de rémunération et leur rapport à l'écrit. Les recueils de quittances sont une précieuse source d'information pour une période antérieure aux rôles d'équipage conservés à partir du ministériat de Colbert. Les navires étaient confiés à l'autorité d'un « maître », quelquefois apparenté à l'armateur selon la tradition malouine de l'apprentissage du grand commerce par l'expérience d'une ou plusieurs campagnes maritimes²² ; ce maître était parfois supervisé par un « capitaine » et systématiquement secondé par un contremaître, auquel se joignait un chirurgien, rapproché de l'encadrement dans les actes, avant que le scribe n'alimente la litanie des compagnons marinières répartis dans diverses catégories.

sur la police de la pêche », 15 mars 1640.

21. LANGLET, Philippe, « Les principaux courants commerciaux... », art. cité, p. 303 (laine et fer) ; PRIOTTI, Jean-Philippe, *Bilbao et ses marchands au XVI^e siècle. Genèse d'une croissance*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2004, p. 205, note 194 (fer).

22. Sur 160 négociants recensés en 1701 dans le rôle de capitation, une cinquantaine au moins ont navigué comme capitaines sur des vaisseaux du port, et quinze exercent encore cette fonction (LESPAGNOL, André, « Modèles éducatifs et stratégies familiales dans le milieu négociant malouin aux 17^e et 18^e siècles : les ambiguïtés d'une mutation », dans Franco ANGIOLINI et Daniel ROCHE [dir.], *Cultures et formations négociantes dans l'Europe moderne*, Paris, Éd. de l'École des hautes études en sciences sociales, 1995, p. 264).

Dans une activité manufacturière aussi structurée voire « taylorisée » que pouvait l'être la pêche à la morue, qui avait plus d'un siècle et demi d'existence à la date de notre documentation et dont l'organisation demeura relativement stable jusqu'au ^{xx}e siècle, le rôle de chacun était précisément établi²³. Si l'on trouve sans surprise des charpentiers et moins fréquemment des tonneliers ou des canonniers, la majorité des équipages était composée de « pêcheurs », dont le travail était facilité par la présence d'un « capelanier », chargé de sélectionner des petites morues servant d'appât (les capelans). Une fois le poisson pêché, différents traitements intervenaient pour assurer sa conservation. Les premiers à entrer en scène étaient les « décolleurs » qui étaient chargés de trancher la tête du poisson et d'en retirer le foie, un geste qui nécessitait de la rapidité et de la précision. Puis venaient les « ouvriers » (plus tard appelés « habilleurs ») qui avaient la tâche délicate de fendre le ventre du poisson et d'en ôter tous les éléments impropres à la consommation (graisse, sang, arêtes) ; cette fonction était à ce point stratégique qu'elle pouvait être confiée au chirurgien ou au contremaître²⁴. Un ou deux saleurs, à la responsabilité essentielle pour la bonne qualité de la marchandise jusqu'au retour, complétaient l'équipage.

L'absence de pilotes nommément désignés s'explique par le fait que la route de Terre-Neuve était devenue, depuis le début du ^{xvi}e siècle, une destination connue de tous les capitaines et maîtres engagés pour l'occasion, sans compter que les navires malouins, qui depuis les années 1610 s'étaient dotés d'une escorte de guerre pour leur pêche²⁵, voyageaient en convoi et faisaient volontiers route de conserve comme l'établissait un contrat de 1651 qui avait ainsi valeur de feuille de route²⁶. Les documents contractuels passés chez le notaire sont par ailleurs bien peu adaptés à déceler d'éventuels cas de « clandestinité » ou d'embarquement de jeunes gens pauvres, « trouvés » en cours de route par le capitaine et qui pouvaient représenter au ^{xviii}e siècle jusqu'à 5 % des marins à destination de Terre-Neuve²⁷.

23. LA MORANDIÈRE, Charles de, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale (des origines à 1789)*, 2 vol., Paris, G.-P. Maisonneuve et Larose, 1962-1963 ; BRIÈRE, Jean-François, *La pêche française en Amérique du Nord au ^{xviii}e siècle*, Québec, Fides, 1990 ; BRONKHORST, Louis, *La pêche à la morue*, Paris, Éd. Blondel la Rougery, 1927.

24. Au ^{xix}e siècle, « c'est ordinairement le capitaine qui prend cet office » (VALENCIENNES, Achille « Morue », dans Charles d'ORBIGNY (dir.), *Dictionnaire universel d'histoire naturelle*, 16 vol., Paris, Au bureau principal des éditeurs, t. VIII, 1846, p. 363-368, ici p. 366).

25. Du BOIS de SAINT SÉVERIN, Félix « Le vaisseau de guerre des pêcheurs malouins aux terres neuves », *Revue de Bretagne et de Vendée*, 1877, p. 385-392 et 467-475 ; JOUON des LONGRAIS, Frédéric, *Jacques Cartier...*, op. cit., p. 204-206.

26. Le contrat du *Chasseur* prévoyait ainsi un travail conjoint avec le capitaine de *La Marguerite* (dont l'armateur était le même) au quartier de Chapeau-Rouge.

27. BRIÈRE, Jean-François, « Clandestinité et système de rémunération sur les terre-neuviens malouins au ^{xviii}e siècle », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 90, n° 4, 1983, p. 563-568

Les marins embarqués provenaient de Saint-Malo et des paroisses voisines (Saint-Servan et Paramé), mais majoritairement de localités bretonnes plus éloignées à l'ouest (Bréhat, Étables, Saint-Quay-Portrieux, Plérin), au sud (Pleurduit, Plouër, Saint-Énogat, Saint-Suliac) ou à l'est (principalement Cancale, à un moindre degré Saint-Coulomb), plus exceptionnellement de Normandie (Dieppe). C'est au prix d'un recrutement élargi à un *hinterland* de plusieurs dizaines de kilomètres carrés que la petite ville de Saint-Malo était capable de mobiliser chaque année de 3 à 4 000 marins pour ses expéditions maritimes²⁸. Les pots-de-vin versés aux marins révélaient une hiérarchie professionnelle qui tenait à la fois de la fonction attendue et de leur expérience. Ainsi s'expliquent les variations importantes que l'on constate dans l'analyse de tel ou tel équipage. En 1653, *L'Amitié* jaugeant 140 tonneaux embarquait 44 marins. Leurs pots-de-vin s'échelonnaient de 3 à 102 livres, avec une moyenne de 60 livres. Les sommes les plus faibles (3, 9 ou 12 livres) signalaient probablement des mousses non autrement catégorisés dans les quittances. Les simples pêcheurs n'étaient pas tous appréciés à la même valeur et leurs pots-de-vin fluctuaient de 27 à 90 livres. Tous les marins dotés d'une qualification spéciale, hors charpentiers visiblement peu estimés, touchaient entre 57 et 102 livres avec une moyenne de 85 livres, les deux ouvriers recevant 97 livres et les deux sauteurs 90 et 102 livres. Ces sommes pouvaient varier selon des critères qu'il n'est pas aisé d'apprécier avec une si faible ampleur chronologique²⁹, surtout quand apparemment il s'agit d'un même type d'engagement, pour un même navire et avec un maître identique : c'est ainsi que les marins qui s'engageaient pour la seconde fois en 1653 sur *L'Amitié* qu'ils avaient servi l'année précédente voyaient presque tous leur pot-de-vin augmenté, pour certains dans des proportions non négligeables, jusqu'à 20 % pour l'ouvrier Gilles Hanion, originaire de Cancale et qui percevait 120 livres au lieu de 97.

Seule une lecture exhaustive et attentive, couplée à une approche plus fine des liens familiaux restitués par des registres paroissiaux, permettrait d'affermir certaines observations empiriques d'engagements concomitants d'un père et de son fils ou de voisins issus d'une même paroisse, bien que les lieux d'origine se mêlent volontiers dans la suite chronologique des contrats³⁰. Il ne semble pas, sous réserve d'une analyse plus étroite, que l'accumulation progressive des engagements révèle une stratégie

28. LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., t. 1, p. 258-259.

29. À l'image d'autres études conduites pour le XVIII^e siècle : LE GOFF, Tim J.A., « The labour market for sailors in France », dans Paul C. van ROYEN, Jaap R. BRUIN et Jan LUCASSEN (éd.), *Those emblems of hell ? European sailors and the maritime labour market, 1570-1870*, St. John's, International Maritime Economic History Association, 1997, p. 287-328 ; Van LOTTUM, Jelle LUCASSEN, Jan et Van VOSS, Heerma Lex, « Sailors, national and international labour. Markets and national identity, 1600-1850 », dans *Shipping and economic growth 1350-1850*, Leyde-Boston, Brill, 2011, p. 309-351.

30. Il arrive quelquefois que des marins s'engagent pour d'autres à les faire embarquer et perçoivent pour eux les pots-de-vin. Sur cette (micro-) socio-histoire possible de l'engagement à la mer, voir CHARPENTIER, Emmanuelle, *Le peuple du rivage...*, op. cit., p. 285.

particulière des maîtres, qui parfois attendaient que l'ensemble des marins aient été recrutés pour signer la quittance de leur propre pot-de-vin, afin de s'assurer en priorité des meilleurs éléments avant de compléter leur équipage avec le tout-venant. Chacun, maîtres et matelots, quelles que fussent leurs origines géographiques, privilégiaient probablement une forme de stabilité d'une campagne à une autre : François Cadiou, maître de *L'Amitié* pour deux campagnes successives, engageait ainsi en 1654 23 des 44 matelots qu'il avait pris à son bord en 1653 ; quant à François Bosquet, en 1652, il reprenait sur *La Vierge de protection* 14 des 44 marins qui l'avaient accompagné deux ans plus tôt sur *Le Jacques d'Écosse*.

Si l'on s'en tient à l'analyse des signatures de deux équipages de terre-neuvas (*Le Jacques d'Écosse*, 1650, et *L'Amitié*, 1652) où 37 à 43 % des marins étaient capables de signer leurs quittances, le niveau d'alphabétisation des marins malouins atteint déjà le niveau observé au XVIII^e siècle où les gens de mer en général figuraient alors parmi les populations les moins alphabétisées des catégories urbaines puisqu'à Saint-Malo seuls environ 40 % de la population maritime masculine étaient alphabétisés entre 1780 et 1790³¹. Ce taux déjà obtenu un siècle et demi auparavant tend à montrer que les hommes de la grande pêche possédaient une capacité d'écriture (avec toutes les réserves de mise en l'espèce³²) certainement supérieure à la moyenne des gens de mer. Parmi eux, l'essentiel des marins qualifiés possédait une signature lisible. Or l'alphabétisation d'une *sanior pars* expérimentée de l'équipage était essentielle, non pas tant pour la compréhension du contrat d'obligation que le notaire lisait à haute voix à chacun³³, que pour la confection partagée du rapport écrit du résultat de la pêche adressé à l'armateur pour la garantie du paiement des lots. Elle était également un caractère distinctif de ceux qui étaient jugés assez capables pour accompagner le navire dans ses pérégrinations commerciales méditerranéennes³⁴. De manière générale, ces observations rejoignent celles que l'on peut faire pour la fin du XVII^e siècle concernant l'alphabétisation accrue des professions techniques et de tous ceux qui étaient au contact avec l'écrit quel qu'il fût et avec ceux qui le maîtrisaient³⁵.

Au miroir des contrats d'engagement enregistrés par le notaire Girard à l'époque où la Fronde agitait le royaume de France, les terre-neuvas et de manière générale les marins malouins, ceux que le commissaire de la Marine Louis Le Bigot de

31. CABANTOUS, Alain, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (xv^e-xix^e siècle)*, Paris, Aubier, 1995, p. 86.

32. QUÉNIART, Jean, *Culture et sociétés urbaines dans la France de l'Ouest au xviii^e siècle*, Paris, C. Klincksieck, 1978, p. 31-40 (« La signature : mise au point méthodologique »).

33. CHARPENTIER, Emmanuelle, *Le peuple du rivage...*, *op. cit.*, p. 286.

34. Parmi les 9 (sur 60) membres d'équipage de la *Vierge de Protection* qui, en 1652, recevait un loyer pour poursuivre le voyage au détroit de Gibraltar, 5 signaient.

35. QUÉNIART, Jean, *Culture et sociétés urbaines...*, *op. cit.*, p. 104-105.

Gastines nommait en 1699 « les meilleurs équipages du monde³⁶ », se signalaient déjà par ce qui fit leur singularité à l'époque du Roi-Soleil : une société spécifique, organisée par le biais d'obligations contractuelles qui sollicitaient de manière intense un recours à l'écrit et qui assuraient à chacun, cadres et matelots, de profiter au mieux du succès d'entreprises négociantes originales.

Olivier PONCET

École nationale des chartes-PSL

(Centre Jean-Mabillon-EA 3624)

École des hautes études en sciences sociales

(Centre de recherches historiques-UMR 8558)

36. LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, t. II, p. 579.

