

numéro

15

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Pêches et pêcheries
en Europe occidentale
du Moyen Âge à nos jours*

Zysberg – 979-10-231-1874-2



**Revue
d'histoire
maritime**

15

**Pêche et pêcheries en Europe
occidentale du Moyen Âge**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2012
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-833-5
PDF complet – 979-10-231-1869-8

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1870-4
Introduction – 979-10-231-1871-1
Daire & Langouët – 979-10-231-1872-8
Bochaca, Arízaga Bolumburu & Gallicé – 979-10-231-1873-5
Zysberg – 979-10-231-1874-2
Michon – 979-10-231-1875-9
Poulsen – 979-10-231-1876-6
Sauzeau – 979-10-231-1877-3
Schokkenbroek – 979-10-231-1878-0
Levasseur – 979-10-231-1879-7
Fichou – 979-10-231-1880-3
Perrin – 979-10-231-1881-0
Pencalet-Kerivel – 979-10-231-1882-7
Boisson – 979-10-231-1883-4
Varia Lesueur – 979-10-231-1884-1
Varia Le Bouëdec – 979-10-231-1885-8
Varia Blondy – 979-10-231-1886-5
Chronique Hiet-Guihur – 979-10-231-1887-2
Chronique Laget – 979-10-231-1888-9
Comptes rendus, masters et thèses – 979-10-231-1889-6

Mise en page (2012) : Compo-Méca
Version numérique (2021) : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	5
Jean-Pierre Poussou	

DOSSIER

Introduction	
Gérard Le Bouëdec et Thierry Sauzeau.....	9
Histoire des pêches et archéologie des anciens pièges à poissons : un patrimoine à la croisée des disciplines	
Marie-Yvane Daire et Loïc Langouët.....	23
Les pêches maritimes dans le golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge	
Michel Bochaca, Beatriz Arízaga Bolumburu et Alain Gallicé	45
Les terre-neuvas honfleurais (1665-1685)	
André Zysberg.....	73
Les marchands de Nantes et la pêche à la morue à Terre-Neuve au XVII^e siècle	
Bernard Michon.....	103
Orange brille : les nombreuses tentatives pour imiter le modèle des pêcheries néerlandaises du hareng en mer du Nord et dans la Baltique (XVI^e-XIX^e siècles)	
Bo Poulsen	131
Les pêches du littoral saintongeais, de Louis XIV à Napoléon III (1683-1860)	
Thierry Sauzeau.....	161
Une activité maritime néerlandaise au XIX^e siècle : la chasse à la baleine et au phoque	
Joost C. A. Schokkenbroek.....	183
Naissance et développement de l'ostréiculture : l'exemple breton (1840-1939)	
Olivier Levasseur.....	197

La pêche sardinière et les conserveurs de poisson dans la Bretagne atlantique (1852-1914)	
Jean-Christophe Fichou.....	221
La pêche thonière en Sud Bretagne (1850-1943)	
Michel Perrin	237
La pêche langoustière française sur les côtes d’Afrique de l’ouest : Innovations et adaptations face aux mutations du xx^e siècle	
Françoise Pencalet-Kerivel.....	265
Le chalutage à vapeur à Lorient (1880-1939)	
Pascal Boisson	287

VARIA

La refondation de la défense des colonies françaises après 1763 et sa mise en œuvre lors de la guerre d’Indépendance américaine	
Boris Lesueur.....	307
Lorient ou la réussite improbable d’une invention maritime (xvii^e-xviii^e siècles)	
Gérard Le Bouëdec	335
L’Heptanèse et Malte sous domination britannique	
Alain Blondy	357

CHRONIQUES

Le Voyage dans la formation des missionnaires de la Société des Missions Étrangères, 1660-1791	
Évelyne Hiet-Guihur	369
La perception de la mer dans l’Europe du Nord-Ouest à la fin du Moyen Âge (xiii^e-xv^e siècle environ)	
Frédérique Laget	375
Comptes rendus	385
Masters et thèses	395

LES TERRE-NEUVAS HONFLEURAIS (1665-1685)

André Zysberg
CRHQ et Université de Caen

La pêche morutière des XVI^e-XVIII^e siècle constitua une activité fascinante qui réunissait dans le même espace, d'une part le commerce mondial entre l'Europe et l'Amérique et, d'autre part, les sociétés littorales traditionnelles de pêcheurs-paysans. C'est le processus du travail à bord, moins étudié que les stratégies des armateurs, qui nous a intéressé. Loin des *Messieurs* qui préparaient et finançaient ces voyages, loin aussi du rivage, des cabarets et des églises, ces lieux emblématiques de la vie des marins à terre, nous nous sommes penché sur les gens de mer en mer, et sur ce qui se passait sur le pont, dans la soute du saleur et à l'intérieur de la cabane du pilote. Il s'agit également, à n'en pas douter, d'une grande aventure humaine, telle que nous pouvons l'étudier à partir des rapports de mer des terre-neuvas honfleurais au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle.

CONGÉS ET RAPPORTS DE MER

Le fonds du siège de l'Amirauté de Honfleur constitue la principale source de cet article¹. Il s'agit d'une juridiction de proximité, implantée au long du littoral et des estuaires, qui reste très active jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, même si ses compétences ont souffert des empiètements d'autres instances, comme celle de l'administration de la Marine royale et aussi, dans les ports les plus importants, celle des chambres de commerce². Le ressort du siège de Honfleur allait de la Risle à la paroisse de Villerville, soit une modeste portion du rivage normand³. Cette partie de la côte située à l'entrée de l'estuaire de la Seine représente néanmoins un excellent observatoire pour tous les types

1 Adolphe Vintras, *Répertoire numérique des Archives municipales de Honfleur*, Caen, Librairie Jouan et Bigot, 1923. Classé parmi les Archives communales de Honfleur (ensuite AC Honfleur), série 21, ce fonds est conservé aux Archives départementales du Calvados.

2 Sur l'Amirauté, le travail essentiel reste celui de Christian Schnakenbourg, *L'Amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative (1669-1792)*, thèse de droit, Amiens, 1975.

3 Joachim Darsel, « L'Amirauté d'Honfleur », *Les Annales de Normandie*, n° 2, juin 1977, p. 151-164 ; n° 3, oct. 1977, p. 267-280.

de navigation. De nombreux bâtiments venaient mouiller à Honfleur, « en attendant la commodité de la marée pour monter la rivière » jusqu'à Rouen⁴. Le port du pays d'Auge servait donc d'escale et de refuge aux caboteurs de l'Europe du Nord-Ouest avant la traversée de l'estuaire de la Seine, zone dangereuse et redoutée à cause des violents courants et des bancs de sable⁵.

Honfleur trafiquait aussi avec l'Amérique et les Antilles depuis le début du xvi^e siècle⁶. Les armements pour la pêche sur les bancs de Terre-Neuve s'y maintinrent jusqu'à la fin du xviii^e siècle. L'enquête Seignelay de 1683-1686 montre qu'avec 35 terre-neuvas, Honfleur se situait à la seconde place en Normandie, loin derrière Le Havre (73 navires), mais devant Granville (25 navires)⁷. La proximité du marché parisien explique la persistance de cette activité lucrative et risquée, qui décline au cours du xviii^e siècle, à cause de la difficulté croissante de recruter des marins sur la côte du pays d'Auge⁸.

Le fonds de l'Amirauté de Honfleur paraît exceptionnel pour le règne de Louis XIV, car toutes les séries du greffe de l'Amirauté y sont conservées depuis le milieu du xvii^e siècle jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. Au sein de ces archives, nous avons exploité les congés et les rapports de mer. Les congés étaient des autorisations de naviguer au commerce ou à la pêche délivrées par un siège d'Amirauté à chaque voyage (grand cabotage, long cours, pêche terre-neuvrière, chasse des baleines), ou à l'année (petit cabotage, pêche côtière). À *minima*, un congé livre les informations de base au départ d'un bâtiment. Dans le meilleur des cas, le congé représente un véritable dossier contenant la liste de l'équipage, le détail des vivres et des armes embarquées, ainsi que les papiers d'expertise : procès-verbal de visite du navire, attestations de l'apothicaire et du chirurgien sur la conformité du coffre des remèdes, drogues et instruments.

Les rapports sont les déclarations effectuées par les capitaines ou maîtres de navires français et étrangers au retour d'un voyage, quelle que soit leur provenance et leur type de navigation, même quand il s'agit d'une escale ou d'une étape inopinée de courte durée, du moment que leur bâtiment a mouillé dans le port. Les rapports de mer jouaient un rôle essentiel en cas d'avarie et

4 Expression revenant dans tous les rapports de navires qui doivent faire étape à Honfleur avant d'entrer dans la Basse-Seine.

5 André Zysberg, « Mesurer les activités au cabotage des navires normands à la fin du xvii^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 109-139.

6 Charles Bréard, *Mémoires et documents relatifs aux ports de Normandie*, Rouen, E. Cagniard, 1892.

7 André Zysberg, « La flotte de commerce et de pêche des ports normands en 1686 et 1786. Essai de comparaison », dans Éric Vauters (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Rouen, Publications de l'université de Rouen, 1999, p. 97-116.

8 Charles Bréard, *Les Archives de la ville de Honfleur : notes historiques et analyses de documents*, Paris, A. Picard, 1885.

de perte de cargaison, car ils permettaient aux capitaines de décharger leur responsabilité par rapport aux intéressés à l'armement et aux propriétaires des marchandises, en invoquant le mauvais temps ou toute autre circonstance atténuante. Le rapport qui fournissait également l'occasion de déclarer des faits d'indiscipline et de signaler des délits commis par des membres de l'équipage, est entendu par le lieutenant du siège de l'Amirauté et consigné sur un registre par un greffier, lequel saisit à la volée les paroles du capitaine ou maître, qui s'exprime parfois en français et aussi en normand. Quand le capitaine est étranger, un interprète agréé et assermenté traduit ses propos.

Avant la naissance de l'inscription maritime – très rares sont les matricules de gens de mer antérieurs aux années 1720 – les congés et les rapports sont aussi les seuls documents sériels qui nous permettent de saisir les navires et leurs équipages en plein océan⁹. Nous avons extrait de ces archives les rapports concernant la pêche morutière des années 1665-1685¹⁰, afin de créer une base de données employant le logiciel ACCESS. Le départ est celui de la série 2I du fonds de l'amirauté de Honfleur, soit 1665, tandis que le terme, 1685, correspond à l'enquête Seignelay sur la flotte française de commerce et de pêche¹¹. Ces données ont été ensuite reprises et complétées avec celles puisées dans les congés, essentiellement le tonnage déclaré au départ, qui diffère parfois sensiblement du tonnage figurant dans le rapport, l'effectif de l'équipage et le nombre de canons, du moins quand il était possible d'établir avec certitude le lien entre les deux séries de documents pour un même voyage, ce qui n'a rien d'évident. Nous avons ainsi construit un fichier informatique contenant 460 enregistrements. L'unité d'information, c'est la campagne accomplie par un bâtiment et un équipage sous le commandement d'un maître ou capitaine. Toutes les informations sur un voyage sont saisies telles qu'elles étaient écrites sur le document d'origine. Le codage et la normalisation interviennent au stade de l'exploitation. On peut suivre avec précision le déroulement de la campagne : l'appareillage après l'obtention du congé, la prise de sel – avec parfois la quantité –, le voyage vers un banc de

- 9 Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce au XVIII^e siècle : le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993. Ce travail s'appuie sur le dépouillement du fonds de l'Amirauté nantaise. - Pour l'exploitation des archives des classes aux XVII^e-XIX^e siècles en vue de l'étude des équipages, voir Thierry Sauzeau, *Les Marins de la Seudre. Du sel charentais au sucre antillais, XVII^e-XIX^e siècle*, La Crèche, Geste Éditions, 2005.
- 10 Les rapports dépouillés vont de AC Honfleur, 2I 287 (janvier 1665) à 2I 294 (décembre 1685). Les congés dépouillés vont de 2I 245 (juin 1667) à 2I 254 (février 1688). Le travail de transcription des rapports sur traitement de texte a été réalisé par Delphine Marie, étudiante en histoire, dans le cadre d'une enquête du Centre de Recherche d'Histoire Quantitative de l'université de Caen (ensuite CRHQ).
- 11 André Zysberg, « La flotte de commerce et de pêche des ports normands en 1686 et 1786 », art. cit.

Terre-Neuve ou vers la côte du Canada, le déroulement et le résultat de la pêche, et le voyage de retour. Toutes les dates et tous les faits sont notés avec précision, ce qui laisse supposer que les maîtres tenaient un journal de bord. Nous avons donc pu déterminer la durée de chaque étape du voyage en nombre de jours : durée du trajet jusqu'au chargement du sel, durée du voyage aller à travers l'Atlantique Nord, durée effective de la pêche, durée du voyage de retour et durée totale de la campagne. Il est aussi possible de calculer des ratios : rapport entre le tonnage et l'équipage, pourcentage du temps de pêche par rapport à la durée de la campagne et même, quand toutes les données sont réunies, évaluer la productivité d'un navire et celle de son équipage. Parallèlement, nous avons réalisé une analyse thématique des rapports, parfois des textes passionnants de plusieurs pages, qui témoignent de la détresse des hommes. Compte tenu de la richesse et de la diversité de l'exploitation statistique et qualitative, nous nous limitons à fournir ici les résultats les plus saillants, par comparaison avec ce qui est déjà connu sur la pêche morutière française aux XVII^e-XVIII^e siècle¹².

HONFLEUR, PORT DE LA MORUE VERTE

Les parages de Terre-Neuve formaient la destination presque exclusive – 90 % – des campagnes au départ de Honfleur. Exception faite du Grand Banc, le nom d'un autre lieu de pêche en plein océan n'est jamais mentionné, sauf une fois, quand il est question du *Banc à Vert*. L'expression la plus fréquemment employée est celle de *banc et batture de Terre Neufve*. Il s'agit d'une pêche *errante*, ou dite au *poisson vert*, la morue pêchée et salée à bord du navire dérivant. Dès que le terre-neuvas est banqué, ou peu de temps auparavant, le charpentier établit le *bel*, une étroite galerie en surplomb disposée sur le bord au vent, où les pêcheurs ou *lignotiers* prennent place dans des tonneaux qui les protègent médiocrement des intempéries¹³. La pêche dure trois mois en moyenne. Les conditions de temps, qui sont rarement bonnes, même en plein été, deviennent exécrables à partir de septembre et d'octobre, pire encore les mois suivants, novembre et décembre, si la campagne se prolonge. Il arrive que des coups de vent très violents jettent le navire en dehors du banc. Il faut revenir, s'acharner.

12 Charles de La Morandière, *Histoire de la pêche à la morue dans l'Amérique septentrionale*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962, t. 1 ; Jean-François Brière, *La Pêche française en Amérique du Nord au XVIII^e siècle*, Québec, Fidès, 1990 ; Michel Mollat (dir.), *Histoire des pêches maritimes*, Toulouse, Privat, 1987 ; Gérard le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe Atlantique, 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997.

13 Cette galerie a moins d'un mètre de large. À l'intérieur de son tonneau, chaque pêcheur est protégé par un tablier de cuir. On ne pratique pas la pêche au filet. Le terme de *lignotier* s'emploie à cause de la ligne ou corde de pêche, qui mesure une centaine de brasses (environ 160 mètres).

Les rapports disent sobrement l'épuisement de l'équipage, le froid, les glaces, les hardes mouillées en permanence, parfois la faim.

Tableau 1. Types de pêches et destinations des morutiers honfleurais (1665-1685)

Type de pêches	Nbre de campagnes	%	Destinations	Nbre de campagnes	%
Morue verte et morue sèche	26	6	BTN ¹⁴	414	90
Morue verte exclusivement	421	92	Côte Canada	38	8
Morue sèche exclusivement	8	2	BTN et côte Canada	4	1
Indéterminé	5	1	Indéterminée	4	1
TOTAL	460	100	TOTAL	460	100

Cependant, la pêche à la *morue verte et tendre* ne se pratiquait pas uniquement sur le banc. Plusieurs navires honfleurais mouillaient dans un havre de la côte canadienne, face à l'île Percée en Gaspésie, dans les parages immédiats de l'île de Terre-Neuve, et à l'entrée du Saint-Laurent sur la côte d'Acadie. La pêche à la morue verte se pratiquait dans ces parages, comme celle de la morue sèche, à bord de bateaux et de chaloupes qui allaient et venaient chaque jour avec un petit équipage de 3 à 4 hommes. Dans un cas, celui du rapport de Thibault Moulin, maître de la *Bonne Pensée* (90 tonneaux), qui a déposé devant l'Amirauté de Honfleur le 17 novembre 1676, il est question de bisquines : « ayant fait préparer plusieurs chaloupes bisquines aux fins de faire sa pesche »¹⁵. Il s'agit de la plus ancienne mention de ce type d'embarcation dans les fonds normands. Les rapports nous montrent vers 1665-1685 une poignée de capitaines basques qui partent de Honfleur pour la chasse à la baleine. On peut supposer que ces marins originaires de Biscaye ont sans doute introduit les bisquines en Normandie dès le xvi^e ou le xvii^e siècle, alors que l'on indique habituellement une époque plus tardive : le début du xix^e siècle. On voit aussi des navires se livrant aux deux types de pêche, poisson vert et poisson sec, au cours de la même campagne, car seul le mode de préparation de la morue différait : simple salage pour la morue verte et sécherie sur la grève pour la morue blanche. Outre le produit de la pêche sur la côte canadienne, il arrive que le navire rapporte des pelleteries, telles que des peaux de loutre, de castor, de loup marin et d'original. Les campagnes menées exclusivement pour la morue sèche sont très peu nombreuses (2 %). Elles supposent de gros navires (150 à 200 tonneaux et plus), des équipages d'une cinquantaine ou

14 Bancs de Terre-Neuve.

15 AC Honfleur, 21 293, 17 novembre 1676, fol. 100. La bisquine est une embarcation assez fine, propulsée à la rame et à la voile, qui servait pour la pêche côtière.

d'une soixantaine d'hommes, et surtout un circuit de commercialisation entre Atlantique et Méditerranée qui dépasse les capacités de l'armement honfleurais.

DES TONNEAUX ET DES HOMMES

78

Nous ignorons la morphologie des terre-neuvas honfleurais. Les rapports et les congés emploient exclusivement le mot *navire* à leur sujet. L'enquête Seignelay de 1686 désigne ces bâtiments comme des *vaisseaux* sans autre précision. Les contrats de construction navale conservés dans le minutier de Honfleur permettront de répondre à cette question, lorsque l'enquête menée par Michel Daeffler dans le cadre du CRHQ sera suffisamment avancée. On peut seulement dire que, dès le dernier quart du *xvi^e* siècle, des négociants ou des marchands honfleurais commandaient à des maîtres charpentiers des bâtiments destinés explicitement à la pêche morutière. On sait aussi que des flûtes ou flibots de *fabrique* hollandaise achevaient leur vie comme terre-neuvas¹⁶, mais aucun élément ne confirme ce point pour l'armement honfleurais. Il s'agissait à coup sûr de navires très robustes, en dépit d'un entretien médiocre, qui supportaient des tempêtes et du très mauvais temps, comme le montrent les rapports. Les dessins de l'album de Jean Jouve donnent une représentation assez précise de ce type de navire pour les ports situés entre Nantes et Bayonne vers 1670, notamment la planche montrant les terre-neuvas des Sables-d'Olonne¹⁷. Si leur maniabilité était réduite par vent contraire, ces navires étaient très marins et bons voiliers par vent portant. Leur tonnage moyen tournait autour de 70-80 tonneaux. Le tableau de répartition des tonnages montre une flotte honfleuraise adaptée à la pêche sur le banc.

Tableau 2. Répartition des tonnages
des terre-neuvas honfleurais (1665-1685)

Tonnage	Nbre camp.	%
Inf. à 50 tx	47	10
50 à 69 tx	141	31
70 à 89 tx	126	27
90 à 119 tx	100	22
120 tx et plus	45	10
Indéterminé	1	0
TOTAL	460	100

¹⁶ Les flûtes sont des navires de forme assez ronde portant trois mâts carrés et beaupré.

¹⁷ Michel Vergé-Franceschi et Éric Rieth, *Voiles et voiliers au temps de Louis XIV*, Paris, Du May, 1992, p. 38-39.

Il y avait une part importante – 41 % – des navires dont la capacité d'emport restait inférieure à 70 tonneaux. C'étaient aussi les morutiers les plus mobiles, conçus pour la pêche errante sur le banc. La proportion de grosses unités, à partir de 120 tonneaux, atteignait juste 10 % : c'étaient les navires qui allaient sur la côte d'Acadie et de Gaspésie, presque tous rapportant un chargement mixte de morues vertes et de morues sèches.

L'effectif moyen des équipages se montait à 20 hommes, sur la base de données qui recenseNT les campagnes morutières entre 1665 et 1685, et à 19 sur la base de données de l'enquête Seignelay de 1683-1686, qui compte des navires. Dans son ouvrage sur la pêche morutière au XVIII^e siècle, Jean-François Brière assure que « les équipages des banquais étaient très réduits : 10 à 20 hommes en général, état-major compris »¹⁸. Le tableau de la répartition des équipages permet d'affiner ce point de vue pour les armements honfleurais à la morue verte au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle :

Tableau 3. Répartition des équipages
sur les terre-neuvas honfleurais (1665-1685)

Effectif de l'équipage	Nbre de campagnes	%
10-14 hommes	38	16
15-19 hommes	100	43
20-24 hommes	66	28
25 hommes et plus	31	13
TOTAL	235	100

Nous avons pu déterminer l'effectif de l'équipage pour un rapport sur deux en nous reportant aux congés. La moyenne s'établit à 18 hommes en sélectionnant les navires honfleurais pêchant sur les bancs de Terre-Neuve, alors que le chiffre le plus couramment avancé pour la morue verte est d'une quinzaine d'hommes. La classe la plus nombreuse est bien celle des navires comptant 15 à 19 hommes d'équipage, soit 43 % des campagnes, mais on trouve encore 41 % de campagnes où l'équipage du navire est égal ou supérieur à 20 hommes. La dimension de l'équipage dépend de la capacité d'emport du navire :

¹⁸ *Ibid.*, p. 17.

Tableau 4. Relation entre le tonnage et les effectifs de l'équipage sur les terre-neuvas honfleurais

Tonnage	Équipages en nombre d'hommes			
	10-14	15-19	20-24	25 et plus
Inf. à 50 tx	19	12		
50-69 tx	17	51	15	1
70-89 tx	1	32	17	2
90-119 tx	1	4	29	15
120 tx et plus		1	5	13
TOTAL	38	100	66	31

80 Une part non négligeable – 12 sur 31 – des plus petits navires possède un équipage compris entre 15 et 19 hommes. Il en va de même pour les deux catégories au-dessus, de 50 à 89 tonneaux, où le quart des navires a plus de 20 hommes d'équipage. On note aussi que le tiers des vaisseaux de 90 à 119 tonneaux compte un équipage égal ou supérieur à 25 hommes. Ce fait se confirme quand on calcule le rapport entre le tonnage et l'effectif de l'équipage. On obtient ainsi le nombre de tonneaux pour chaque homme d'équipage. Plus ce coefficient est élevé, plus l'armateur s'efforce de réduire l'équipage, principal poste de dépense du navire pour tous les types de navigation. Nous trouvons ainsi qu'il y avait en moyenne 3,7 tonneaux par homme sur les morutiers honfleurais de la seconde moitié du XVII^e siècle. À la même époque, ce coefficient est de 1 tonneau par homme sur les petits navires corsaires et de 8-10 tonneaux par homme sur des navires de commerce au long cours. Les historiens observent que ce coefficient augmente au cours du XVIII^e siècle, passant à 15 tonneaux par homme sur un navire armé au long cours vers 1770. C'est moins net pour la pêche morutière, très gourmande en hommes, même si on peut discerner une évolution comparable. Les raisons sont liées à la sûreté plus grande de la navigation et à l'amélioration de la manœuvre des voiliers¹⁹.

Tableau 5. Classe de tonnage et densité de main-d'œuvre des morutiers honfleurais (1665-1685)

Classe de tonnage	Rapport tx/équipage
Inf. à 50 tx	2,7
50-69 tx	3,4
70-89 tx	4,2
90-119 tx	4,4
120 tx et plus	4,4

19 Tim Le Goff, « Offre et productivité de la main-d'œuvre dans les armements français au XVIII^e siècle », *Histoire Économie et Société*, 1983, p. 457-473 ; Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the XVIIth and the XVIIIth centuries*, London et Newton Abbot, David & Charles, 1962.

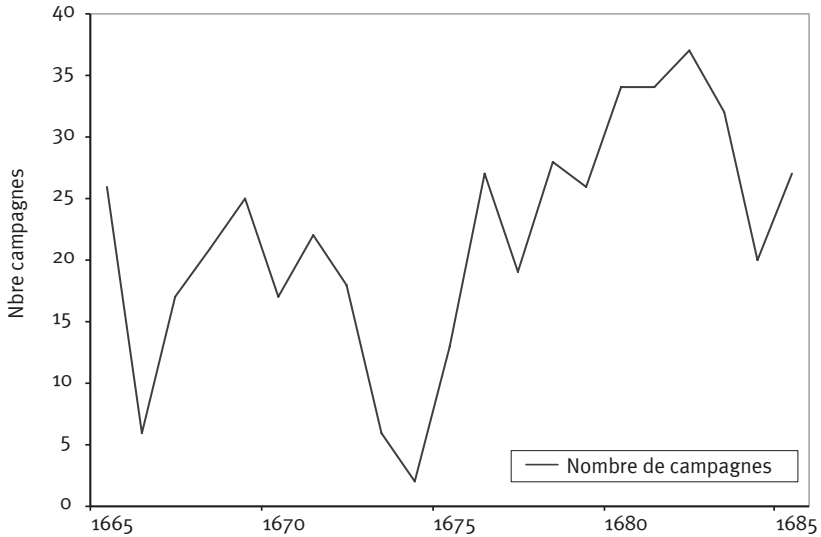
Le tableau ci-dessus montre que plus le navire est petit, plus ce coefficient décroît, tandis qu'il augmente quand la capacité d'emport est égale ou supérieure à 70 tonneaux. Autrement dit, un faible coefficient correspond à une forte densité d'équipage, ce qui est le cas à bord des mourutiers honfleurais. L'effectif d'un terre-neuvas pêchant la morue verte sur le banc n'avait donc rien de squelettique, bien au contraire, un équipage assez fourni étant nécessaire pour le travail de la pêche. Il fallait aussi se défendre contre des corsaires et combattre au besoin, comme nous le verrons.

La composition des équipages n'apporte guère de surprise. Le petit *Saint-Antoine de Padoue*, coquille de noix jaugeant 30 tonneaux, avait 13 hommes d'équipage : le maître, un pilote (classé parmi les invalides !), un contremaître, un chirurgien, un charpentier, un saleur, 5 matelots et 2 garçons. La *Sainte-Anne*, d'un port de 60 tonneaux, possédait les mêmes officiers, au nombre de 6, auxquels s'ajoutaient 9 matelots. La *Marie-Anne*, navire de 120 tonneaux, avait 22 hommes d'équipage : les 6 officiers formant le noyau de la maistrance, 14 matelots et deux garçons. Le rôle du *Symbole de la Paix*, vaisseau d'environ 200 tonneaux qui pêchait la morue verte et la morue sèche à l'île Percée, donne une liste de 57 hommes : le capitaine, le pilote, le contremaître, le maître d'armes, le chirurgien, le saleur, le maître charpentier, le canonnier, 3 charpentiers, 44 matelots et deux garçons. La présence d'un habilleur est peu fréquente, car le chirurgien était aussi employé à désosser et découper les morues dans les règles de l'art. Comme ce navire partait en temps de guerre, il comprenait un maître d'armes et un canonnier. Le *Symbole de la Paix* emportait 20 pièces de canon, 6 épées, et pas moins de 40 fusils.

Les rôles précisent le lieu d'habitation des marins, qui n'a pas fait l'objet d'une exploitation statistique pour la présente étude. On peut néanmoins observer une forte relation de proximité avec tous les villages de la côte du pays d'Auge et même de l'arrière-pays honfleurais : une partie des marins embarqués sur les mourutiers provenaient de la campagne, comme c'était aussi le cas pour ceux de Granville. L'origine géographique des pilotes apparaît souvent plus lointaine : La Hougue, Cherbourg, Saint-Malo, voire La Rochelle. La plupart de ces navires embarquent de jeunes adolescents, voire des enfants, qui servent à la fois de domestique – garçon de chambre – et de mousse. Des billets montrent que les maîtres et capitaines des terre-neuvas vont chercher ces garçons parmi les pensionnaires de l'hôpital général de Honfleur ; lorsque ce vivier est épuisé, le bureau dirigeant cette institution les aiguille vers les familles les plus misérables de la ville : « Nous soubsignés, directeurs de l'hospital général de ceste ville, certifions que Pierre La Haye aagé de dix ans est un pauvre de la ville et qu'il a esté baillé au capitaine Guillaume Verger pour faire le voyage de

Terre Neuve le 1^{er} jour de mai 1685 »²⁰. Nous vérifions que ce garçon figure effectivement sur le rôle de la *Madeleine*, navire de 80 tonneaux, où on le dit âgé de 11 ans, en compagnie d'un camarade âgé de 16 ans. On retrouve cette pratique dans d'autres ports français et aussi dans la marine anglaise.

UN TREND ASCENDANT



Graphique 1. Mouvement annuel des départs

La période d'observation du mouvement annuel des départs s'étend sur 20 ans. On compte en moyenne 26 campagnes par an, qui correspondent à une flotte morutière forte d'une vingtaine à une trentaine de navires. Le trend est nettement ascendant, car la moyenne des départs passe de 15 pour la décennie 1665-1675 à près de 30 pour les années 1676-1685. Cet essor correspond indéniablement au développement de la flotte française de commerce et de pêche, croissance longtemps méconnue ou niée, qui marque les années Colbert. Les guerres freinent ce mouvement sans le casser. Un premier et court conflit avec l'Angleterre, en guerre contre les Provinces-Unies alliées à la France, démarre au cours de l'été 1665 et dure deux années jusqu'à la paix de Breda (31 juillet 1667). Cela suffit aux corsaires britanniques pour infliger des dégâts aux terre-neuvas de Honfleur et interrompre quasiment les départs pour Terre-Neuve en 1666. Le second conflit est celui de la guerre de Hollande,

²⁰ AC Honfleur, 2I 254, registre des congés du siège de l'Amirauté de Honfleur, du 6 juin 1681 au 14 février 1688.

qui oppose la France aux Provinces-Unies et à la monarchie espagnole depuis 1672 jusqu'à la conclusion du traité de Nimègue, le 13 août 1678. Du coup, les meutes de frégates flamandes, zélandaises et hollandaises chassent les navires normands dans la Manche et le proche Atlantique. On observe néanmoins que si cette guerre provoque une chute des départs en 1673 et 1674, le mouvement ascendant reprend dès 1675 et se maintient jusqu'à la fin de ce conflit en 1678. Pendant la guerre, la pêche à la morue continue²¹.

La course est toujours virulente, mais les rapports nous montrent aussi que les morutiers les mieux armés se défendent âprement²². C'est le cas du *Grand Saint-Pierre*, 100 tonneaux, 10 canons et 32 hommes d'équipage, qui affronte dans la Manche, le 30 décembre 1676, une frégate de Flessingue armée de 40 pièces d'artillerie. Après un combat acharné à coups de canons et de mousquets, qui dure cinq heures, le terre-neuvas a perdu 5 hommes et 9 sont blessés, dont le capitaine, Charles Barbel, touché par une balle à la jambe gauche. Ces aventures n'ont rien d'anecdotique, puisque sur les 162 campagnes morutières des années 1665-1667 et 1672-1678, 45, soit plus d'un quart ont donné lieu à une rencontre avec des corsaires, 19 à un combat (12 %), tandis que 20 terre-neuvas honfleurais (12 %) ont été capturés. Parfois le prédateur se contente d'un modeste prélèvement, comme ce commandant d'un navire de la marine royale anglaise qui exige en pleine paix d'un petit terre-neuvas honfleurais de 26 tonneaux, la *Sainte-Elisabeth*, un cent de morues vertes et quatre paniers « de noés »²³. C'est l'exception, car dans la plupart de ces affaires, le corsaire rançonne, puis emporte tout ce qu'il veut, malgré la contribution qu'il a extorquée, se comportant comme un vulgaire pirate, en contradiction totale avec la légende dorée de la course chevaleresque²⁴. Au mois d'août 1665, un terre-neuvas de Honfleur d'une cinquantaine de tonneaux est arraisonné par un corsaire anglais :

[...] où il y avoit vingt cinq à trente hommes, lesquels prirent le capitaine et le gardèrent prisonnier quatre heures de temps avec la moitié de son esquipage, et en suite pillèrent son navire... et ont frapé batu et outragé tous les compagnons

- 21 Les guerres de la Ligue d'Augsbourg et de la Succession d'Espagne exercent un effet plus réducteur sur la pêche morutière honfleuraise : voir Corinne Lecois, *Le Trafic maritime à Honfleur, 1680-1685 et 1690-1695*, mémoire de maîtrise, Université de Caen, 1989 ; François Bonnot, *Honfleur, un port dans la guerre à la fin du XVII^e siècle : acteurs et victimes de la course*, mémoire de maîtrise, Université de Caen, 2001.
- 22 Michel Aumont, *Une culture du risque maritime : aventures et destins des corsaires granvillais (1688-1815)*, thèse de doctorat en histoire, Université de Caen, 2010.
- 23 AC Honfleur, 21 287, fol 2-3, 22 janvier 1665. – Les *noes* sont les nauts, foies et langues de morues.
- 24 Voir Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral. Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2000.

du navire à coups de coutelats, à coups de bouts de pistolet dans la tête et dans le ventre et tirèrent des coups de pistolet sur les matelots... ont percé tous les cidres et en ont fait perdre la valeur de deus ponsons²⁵.

Le pillage de ce navire s'accompagne d'humiliations et de violences contre l'équipage, et révèle aussi la volonté de faire du dégât. Les moyens de défense des pêcheurs sont leurs propres forces, puisque la totalité des navires sont armés : canons, pierriers, fusils, mousquets, pistolets, épées et autres armes blanches sont énumérés à la suite des rôles d'équipages. Loin de se rendre dès la rencontre, environ la moitié des navires résistent à leurs agresseurs.

84

Les rapports nous disent également qu'en temps de guerre les morutiers forment des convois, qui se rassemblent au Havre et à la Rochelle. Ces convois doivent partir, prendre leur sel, pêcher et revenir en même temps. Cependant, certains navires ne peuvent pas suivre, et il arrive aussi que le mauvais temps disperse les formations de terre-neuvas. C'est le moment attendu par les corsaires pour attaquer. Tout tient à la bonne volonté des maîtres, car il faut souligner que les convois honfleurais et havrais ne sont pas protégés par des navires de la marine royale durant la pêche sur le banc. L'intérêt commercial joue également, car les armateurs ne tiennent pas à ce que le marché soit saturé par des arrivages trop nombreux au même moment. Néanmoins, fait peu connu, pendant la guerre de Hollande, deux frégates de la flotte de guerre française basées au Havre ont escorté les groupes de navires qui entraient dans la Manche en revenant de Terre-Neuve. Mais les capitaines de ces deux frégates, les sieurs Granançon et de Saint-Mars, ne se préoccupèrent guère de savoir si les morutiers étaient capables de soutenir leur allure. C'est ainsi que le 27 janvier 1677, le maître de l'*Olivier*, terre-neuvas honfleurais de 50 tonneaux, fut attaqué et pris par trois frégates d'Ostende au large de Fécamp, alors qu'il avait été abandonné par les deux frégates de la Royale : « croit que si lesdits escortes ne lez eussent point quitez, qu'ils ne seroient pas pris »²⁶. On ne s'étonne pas de constater que les relations entre les capitaines de pêche et les officiers de la marine royale n'étaient pas idylliques. L'un de ces maîtres de navire se plaignit, en mars 1672, qu'étant mouillé au Havre, un enseigne de vaisseau a « contraint par force trois de ses matelots de s'engager au service du Roy et leur faire signer sans leur donner aucun argent »²⁷.

²⁵ AC Honfleur, 2l 287, fol 29-31, 21 août 1665.

²⁶ *Id.*, 2l 293, fol 129, 18 février 1677.

²⁷ *Ibid.*, 2l 290, fol. 135, 8 mars 1672.

LE SEL, VRAI CARBURANT DE LA PÊCHE MORUTIÈRE

Après les risques de temps de guerre, le problème essentiel des terre-neuvas normands est constitué par le chargement du sel. Selon l'ordonnance de 1680 sur les gabelles, ils achetaient leur sel au prix marchand dans les lieux de production, pratique qui devait déjà s'exercer antérieurement. À quelques exceptions près, la presque totalité des navires honfleurais devaient aller chercher leur sel en dehors de la province. Au voyage aller et retour à travers l'Atlantique, s'ajoutait donc le trajet jusqu'au lieu de la prise de sel et nécessairement un temps d'attente avant le chargement de ce vrai carburant de la pêche morutière. Il y avait pourtant un dépôt à Honfleur, de gros navires affrétés par les gabelles y déposant des montagnes de sel ; mais celui-ci semble avoir été réservé à la consommation courante.

Tableau 6. Les lieux de prise de sel des terre-neuvas

	Nbre de cas	%
Ré	143	31
Rivière de Seudre	73	16
La Rochelle	60	13
Brouage	58	13
Oléron	46	10
Bourgneuf	25	5
Honfleur	26	6
Le Havre	5	1
Nantes	1	0
Indéterminé	23	5
TOTAL	460	100

Les lieux de chargement du sel sont assez dispersés. Peu de navires de Honfleur – 7 % – prennent leur sel sur place, ou au Havre. Nous ignorons comment et à quelles conditions certains maîtres obtenaient cette faveur, qui constituait un vrai privilège. Un seul rapport fait allusion à « des requestes pour la délivrance du sel tant embarqué à Honfleur qu'au Havre de Grâce ». Quelques navires chargent à Bourgneuf, même si la Bretagne, pays exempt de gabelle, était en principe exclue... L'île de Ré représente la destination préférée, presque un tiers des campagnes, sans doute à cause de sa position, la plus septentrionale à l'entrée des pertuis, puis vient la rivière de Seudre, avec Marennes, grande région de production accessible grâce à un réseau de canaux. Les navires honfleurais chargent aussi leur sel à Brouage, à La Rochelle et à Oléron. Le choix du port de La Rochelle permettait d'embarquer un complément d'avitaillement – notamment du vin –, la possibilité de réparer une avarie, et aussi, – pourquoi ne pas le dire ? –, l'occasion de fréquenter les cabarets et les bordels. Les capitaines

donnaient ces permissions de sortie à contrecœur, car des matelots en profitaient pour désertre, et d'autres revenaient ivres, incapables d'accomplir la moindre manœuvre. Certaines de ces bordées s'achevaient tragiquement : le 23 mai 1685, 16 hommes de la *Colombe*, qui chargeait son sel à l'île de Ré, qui étaient partis « se divertir à la Rochelle », revinrent dans la soirée à bord du « bateau de nef » qui chavira ; quatre marins périrent noyés.

Il faut prendre en compte le voyage qui menait les terre-neuvas de Honfleur sur les lieux de prise du sel et le temps de son chargement.

Tableau 7. Durée du trajet entre Honfleur et le lieu de prise du sel ajoutée au temps de chargement

Nombre de jours	Nbre de Campagnes
<20	14
20-29	153
30-39	138
40-49	62
50 et plus	30
Indéterminé	63
Total	460

86

Ce premier temps de la campagne consommait un mois en moyenne – 33 jours –, soit 15 % de la durée totale de la campagne à la morue sèche. C'était un handicap considérable. Certains navires peinaient pour atteindre les îles de Ré et d'Oléron, ainsi que les côtes d'Aunis et de Saintonge. Le vent contraire, voire le mauvais temps, les contraignait à relâcher à La Hougue, Cherbourg, Brest ou Camaret. Nous connaissons la quantité de sel embarquée pour une centaine de campagnes, soit un cinquième des départs. Elle est mentionnée en muids. La quantité de sel chargée dans la soute dépendait surtout de la capacité d'emport du navire et à un moindre degré du type de pêche.

Tableau 8. Volume de la cargaison de sel et tonnage des terre-neuvas de Honfleur (1665-1685)

Chargement de sel en muids	Classe de tonnage					Total
40-69 (<50)	4	4			6	14
40-69 (50-69)	4	4			6	14
70-99	1	16	14	4		35
100 et Plus	7	2	16	27		52
TOTAL	8	26	38	31	12	115

La corrélation est étroite entre le tonnage et la quantité de sel embarquée. Les cales des navires sont emplies de sel jusqu'aux barrots²⁸, puisque le nombre

²⁸ Ce sont les poutres qui supportent le tillac ou pont. Remplir la cale jusqu'aux barrots signifie contenir une charge maximale.

de tonneaux de jauge est à peine supérieur au nombre de muids de sel. Le rapport moyen entre ces deux quantités est de 0,85. Quand il s'agit des petits morutiers, le nombre de muids est même sensiblement supérieur au tonnage, avec un rapport tonneau par muid qui peut descendre à 0,6. Les armateurs tablent donc sur une pêche optimale, notamment pour les navires de 70 tonneaux, qui chargent parfois 100 muids de sel, soit entre 70 et 100 tonnes selon le degré d'humidité²⁹.

TRAVERSER L'OcéAN

Après les opérations de chargement du sel, d'avitaillement et parfois de remise en état, le navire « quittait les terres » pour cingler vers les bancs de Terre-Neuve. En outre, il fallait parfois attendre plusieurs jours un vent favorable pour sortir des pertuis. Comment la traversée de l'Atlantique s'accomplissait-elle ? Les historiens de la navigation émettent souvent l'hypothèse que le « pifomètre » était le seul instrument du bord sur les navires de pêche lointaine. Au moins concède-t-on l'usage de la boussole. Le pilote se calait sur le bon parallèle en observant le soleil ou les étoiles. Il savait que son navire était « banqué » – arrivé sur le banc en jargon de marin – en regardant la couleur de l'eau et les oiseaux marins... L'analyse des rapports montre au contraire que les terre-neuvas emportaient des instruments : un ou plusieurs compas ou boussoles de mer dans leur habitacle, des cartes marines, des plombs de sonde, des « marteaux » pour mesurer la latitude³⁰, des horloges ou des ampoulettes pour estimer le temps et marquer éventuellement les quarts. À l'évidence, cette panoplie ne se trouvait pas à bord de chaque navire. Les plus modestes n'emportaient qu'une sonde et un compas. Il arrivait aussi que des maîtres signalent des bancs de sable ou des récifs qui ne se trouvaient pas sur leurs cartes marines. La mention de la latitude est très rare sur les rapports. Le capitaine de la *Nouvelle Espérance*, 80 tonneaux, précise :

Estant pour cest effect arrivé sur le banc dudict lieu le vingt huit de juillet ensuivant et y ayant fait une partie de sa pesche d'environ dix avoient mil de morues, il en seroit party le dixneufiesme de novembre pour venir en ce port, mais depuis son deppart, il avoit esté prévenu et occupé d'une brume force espaisseur qui avoit donné par détrimant et le jour avoit l'espace de douze ou quinze heures

29 Information sur le poids du muid de la Rochelle communiquée par Thierry Sauzeau, à partir de Marcel Delafosse et Claude Claveau, dans *Le Commerce du sel de Brouage aux XVII^e-XVIII^e siècles*, Cahier des Annales, n° 17, Paris, Armand Colin, 1960.

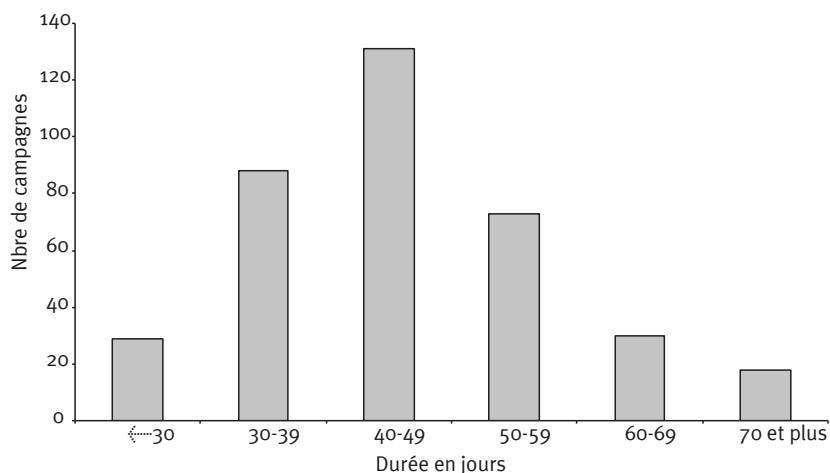
30 Nous n'avons pas trouvé la mention d'astrolabes ni de quadrants, qui étaient employés au cours du XVI^e siècle. Les instruments appelés marteaux sont sans doute des arbalestrilles ou bâtons de Jacob, déjà connus au XVI^e siècle, qui se composaient d'une règle graduée sur laquelle coulissaient des marteaux, dont l'alignement donnait la mesure de l'angle entre l'horizon et le soleil. Il ne semble pas que les pilotes et maîtres des terre-neuvas de Honfleur utilisaient le quartier de Davis, instrument plus précis, qui apparaît entre la fin du XVI^e et le début du XVII^e siècle.

de sorte que ledict Cristre son pillotte avoit esté privey de pouvoir prendre hauteur au soleil ny autrement »³¹.

Le calcul de la latitude en plein océan apparaît comme une opération assez ordinaire, qui est uniquement mentionnée quand on ne peut pas mesurer la hauteur du soleil. Poursuivi par une frégate de Zélande, le 8 juin 1676, alors qu'il avait perdu de vue le convoi de 26 à 27 navires avec lesquels il avait fait route sur le banc, le maître du *Saint-Pierre*, morutier de Honfleur jaugeant 80 tonneaux, précise qu'il était à « vingt cinq ou trente lieux dudict banc pour la latitude de quarante cinq degrez quarante minutes nord³² ». Il est donc probable que les maîtres et pilotes, qui avaient en principe suivi des cours à l'école d'hydrographie de Honfleur, et étaient reçus par le siège d'Amirauté pour naviguer au long cours, savaient marcher à l'estime.

Nous avons calculé la durée du voyage aller, c'est-à-dire le temps écoulé entre le départ du port de chargement du sel et l'arrivée sur le lieu de pêche. Le temps de cette traversée océanique varie entre trois semaines et trois mois. Le ruban bleu est détenu par deux navires : l'*Espérance*, 100 tonneaux, campagne de 1671, qui met 20 jours à l'aller sur le banc, à égalité avec le *Saint-Pierre*, navire de 80 tonneaux, qui met également 20 jours à l'aller en 1671.

88



Graphique 2. Durée du voyage aller à Terre-Neuve

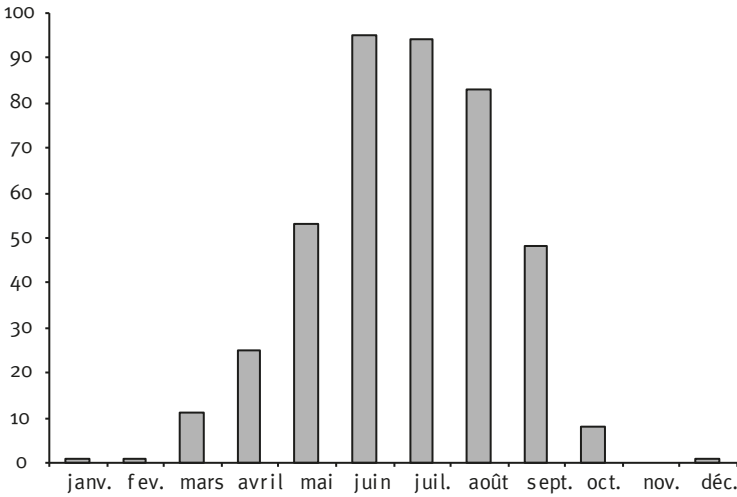
La durée du voyage aller est connue pour 80 % des campagnes. Elle s'établit en moyenne à 46 jours. Nous observons que les deux tiers des terre-neuvas honfleurais atteignaient les bancs de Terre-Neuve après moins de 50 jours de traversée. Cette durée dépend des qualités nautiques du navire, de la capacité

³¹ AC Honfleur, 21 290, 8 février 1672, fol. 131.

³² *Id.*, 21 293, fol 88, 1^{er} août 1676.

professionnelle des équipages – avoir un bon pilote – et surtout des conditions de temps. Même en plein été, de violents coups de mer peuvent survenir, qui déroutent les navires et doublent la durée habituelle du trajet. Un appareillage de Honfleur en mars et un départ pas trop tardif du lieu de chargement du sel, entre avril et mai, joints à la rapidité – notion relative – du voyage aller, autour de 30-40 jours, constituaient autant de facteurs de succès de la campagne.

SUR LES BANCS DE TERRE NEUVE



Graphique 3. Mois d'arrivée sur les bancs de Terre Neuve

Or ces facteurs n'étaient pas toujours au rendez-vous. Le graphique 3 montre que les terre-neuvas honfleurais arrivaient peu fréquemment sur les bancs au milieu du printemps. Les opérations de pêche débutaient plutôt en juin et juillet, voire en août et septembre, ce qui signifie des campagnes souvent très dures, à cause du mauvais temps et du froid qui s'abattaient sur les bancs dès l'automne. Les tempêtes causaient des avaries qui contraignaient parfois le capitaine à abandonner la pêche avec l'accord de l'équipage. Une telle décision apparaît toujours motivée dans le rapport, qui est un document à caractère judiciaire, et servira éventuellement de justificatif vis-à-vis des intéressés. Il faut aussi souligner que le capitaine prenait toujours l'avis de l'équipage et l'adoptait pour éviter la perte du navire : « ils avoient pris la résolution tous d'un commun accord... » (de rentrer)³³. Autre ressource, que nous voyons représentée dans les ex-voto, la prière collective face au danger. Cet acte de foi est mentionné à deux reprises dans le rapport du *Saint-André*, un petit terre-neuvas d'une

³³ AC Honfleur, 21 293, fol.192, 5 octobre 1678.

soixantaine de tonneaux, qui est surpris par un fort coup de vent pendant le voyage aller, dans la nuit du 13 au 14 mars 1685. Le navire prenant du gîte, « après avoir fait leurs prières de l'avis de tout l'esquipage », le capitaine décide de couper le grand mât pour alléger le fardage, manœuvre qui réussit. Ce navire parvient sur le banc, opère sa pêche, réussissant à prendre 16 000 morues, soit une performance très honorable, et revient vers la côte normande à partir du 10 juillet :

90

Arrivé le neufiesme de ce mois (août) en la rade du Havre de Grâce, il avoit esté obligé de rester en icelle, les marées n'estantz propres pour venir ; et estant sur ses ancrs, la nuit dudit jour au dixiesme de ce dit mois, s'estoit eslevé une tenpeste sy violente, environ une heure ou deux après minuit qu'elle avoit presque fait perdre ledit navire et esquipage, ayantz esté obligé de couper leurs câbles et laisser leurs ancrs en ladite rade pour chercher à se sauver. Ne croyantz pas néanmoins en pouvoir réussir, mais par un secours de Dieu qu'ilz avoient invoqué par leurs prières, ilz avoient esté portez et entrez dans le Havre de Grâce, contre l'attente de tous ceux qui pouvoient veoir ledit navire, lesquelz avoient creu que ledit navire seroit perdu corps et biens. Et avoit resté audit lieu jusques au quinzième de ce dit mois, qu'il en étoit party et venu en la rade de Pennedepie (village littoral au sud d'Honfleur), duquel lieu il estoit venu et arrivé ce jourd'huy en ce havre» (Honfleur, 17 août 1685)³⁴.

Les abandons de pêche sont rares, au nombre de 26 sur 460 campagnes – 6 % – entre 1665 et 1685. En accord avec l'équipage, le patron du navire préfère s'obstiner même quand les éléments sont très défavorables, afin de rapporter une cargaison marchande. Nous observons aussi que, selon les années, une période assez clémente peut alterner avec des cycles d'intempéries. Cette conjoncture climatique des bancs de Terre-Neuve est à replacer dans le contexte du petit âge glaciaire marquant cette époque, notamment les hivers extrêmement rigoureux des années 1660-1690, lorsque les rapports du siège de l'Amirauté de Honfleur nous disent que l'estuaire de Seine est obstrué par les glaces. Si ce temps était plutôt favorable à l'abondance du poisson, il fallait travailler dans des conditions extrêmes : grand froid, violentes bourrasques et averses de neige pendant deux à trois mois. Les rapports des capitaines nous permettent de situer les années les plus éprouvantes, comme l'hiver 1682-1683, qui malmène une douzaine de terre-neuvas honfleurais, presque tous parvenus trop tardivement sur le banc. Le capitaine de l'*Espérance* dit à la fin de son rapport qu'ils ont « esté mallades de fatigues et de froidures, manque de hardes

34 *Ibid.*, 21 294, fol. 203-204, 17 août 1685.

pour changer et de rafraîchissements »³⁵. Car le manque de vivres s'ajoute souvent au mauvais temps, le biscuit étant pourri d'humidité, parce que l'eau de mer a pénétré sous le pont. L'équipage est parfois réduit à manger des miettes et surtout à subsister grâce aux morues pêchées, malgré les défenses du capitaine, qui signale le fait en l'excusant. Certains rapports sont pathétiques, à force de malchance et de misère. Le *Saint-Pierre*, navire jaugeant une centaine de tonneaux, 21 hommes d'équipage, capitaine Jean Bérenger, arrive sur le Grand Banc le 22 septembre 1682 et commence à pêcher en essayant plusieurs coups de mer. La nuit du 18 novembre, une tempête rase le tillac de son navire, noie la soute, détruit la galerie, balaie tous les engins de pêche, brise une partie du gréement et fait éclater le gouvernail. L'océan prend aussi le fils du maître :

[...] duquel coup de mer, le pillotte dudict navire, le nommé Jacques Berenger, fils dudict Jean avoit esté aussy enporté en mer, estant lors couché dans sa cabanne dans la chambre dudict costé de babord et avoit péry en mer malheureusement, et luy parlant estant aussy couché dans sa cabanne dans ladicte chambre, du costé de tribord, avoit esté pareillement enporté hors d'icelle. Mais par bonheur estant tombé sur luy plusieurs pièces de boys de la chambre, ilz l'avoient enpesché d'estre enporté en pleine mer ainsy que ledict son filz³⁶.

L'on parvient à fabriquer un gouvernail de fortune avec des bouts d'espars, mais c'en est fini de la pêche. Il faut d'autant plus rentrer que le navire prend du gîte à tribord ... *L'Espérance* revient à Honfleur le 17 février 1683. Le capitaine déclare à la fin de son rapport que ses hommes

ont souffert extraordinairement, le pain leur ayant manqué et quelques uns de l'esquipage ayantz esté jusques à cinq jours sans gouter de pain ce qui fit que les hommes de l'esquipage voullantz avoir de la morüe, des noez et des langues, affin de manger, ilz s'estoient de forcez contre ledict Berenger et icelluy forcé de leur laisser lesdictes morües³⁷.

Le très mauvais temps était fréquent sur les accores (hauts fonds) de Terre-Neuve : 76 rapports signalent des tempêtes et 24 des coups de mer, soit au moins une campagne sur cinq. Malgré ces conditions extrêmes, naufrages et échouages semblent rares, tous survenus lors du voyage de retour, le navire lourdement chargé et l'équipage très fatigué, et même au bout de ses ressources, accidents qui se produisent toujours près de la côte irlandaise, anglaise ou française, à cause

³⁵ *Ibid.*, 21 294, fol. 62, 19 janvier 1683.

³⁶ AC Honfleur, 21 294, fol. 66-67, 25 février 1683.

³⁷ *Id.*

d'un banc de sable, d'une mauvaise manœuvre ou d'une erreur de pilotage, ou encore du vent qui dresse un navire sur le rivage³⁸.

AVARIES ET ACCIDENTS

92 La violence de la mer pourrait logiquement expliquer les avaries qui surviennent à toutes les étapes de la campagne, en plein océan, mais aussi dans un port, quand le mouillage n'est pas suffisamment abrité des vents traversiers. Nous relevons 84 mentions d'avaries sur 460 campagnes, soit presque un voyage sur cinq. C'est l'avant des navires qui souffre le plus : l'avantage ou étrave, l'éperon, le brion, les harpes, que les coups de mer font éclater³⁹. Cependant, l'analyse des rapports montre que les avaries le plus fréquentes sont des voies d'eau. Les capitaines estiment la gravité d'une brèche de la carlingue en disant que le navire « lâchoit [ou] jetoit 100 bâtonnets par horloge, 400, 800, 1200, [jusqu'à] 3900 en un quart ou 6 horloges... ». Le bâtonnet est la quantité d'eau que rejette une pompe en action, tandis que l'horloge est sans doute un grand sablier ou ampoulette d'une heure ; mais nous ignorons quel volume d'eau correspond à un bâtonnet, quantité variable avec la dimension du corps de pompe. L'usage de ces instruments est presque toujours mentionné en cas de voie d'eau, et mêmes les « pompes de secours ». Or ce ne sont pas les coups de mer qui sont le plus souvent invoqués par les maîtres et capitaines pour expliquer l'ouverture d'une fissure dans la carène, mais le mauvais travail de ceux qui ont entretenu le navire à Honfleur. Les reproches sur les carences de la réparation navale constituent un vrai refrain : « Ce défaut était capable de leur faire perdre la vie », dit l'un⁴⁰ ; et l'autre déclare que « cela ne peut être attribué à autre chose qu'au deffault de travail des charpentiers et calfadeurs qui ont travaillé aux fonds de son navire »⁴¹ ; un autre encore s'en prend aux « malversations des charpentiers ». Un capitaine fait-il réparer son navire à La Rochelle ? Ce sont les charpentiers du cru qui remarquent les méchantes façons de leurs collègues de Honfleur... Les voies d'eau sont dues à des fissures qui s'ouvrent entre les bordages, à cause d'un clou rouillé, d'une planche disjointe.

38 9 cas connus entre 1665 et 1685. Nous travaillons à partir des rapports et des congés jusqu'à la fin du règne de Louis XIV, or la sous-série mentionnant des naufrages et des échouages commence seulement à partir de 1720.

39 Ces termes techniques appartenant au lexique de la construction navale se retrouvent fréquemment dans les rapports. Le brion est une pièce qui forme la liaison entre la quille et l'étrave. Les harpes ou herpes sont des renforts latéraux qui flanquent la guibre ou partie terminale de l'avant d'un navire, juste avant l'éperon : voir le *Nouveau glossaire Nautique*, H, Paris, éditions du CNRS, 1992, p. 899-900.

40 AC Honfleur, 2l 293, fol. 304, 29 novembre 1680.

41 *Id.*, 2l 294, fo.57, 16 janvier 1683.

Les fentes sont parfois si difficilement localisables qu'il faut décharger les sel et les tonneaux dans un port de relâche pour les repérer exactement. On raccommode en calfatant, en remplaçant un bordage pourri, ou en fixant une plaque de plomb à l'endroit de la fuite. Les capitaines soulignent souvent que la réparation a été exécutée grâce à leur perspicacité :

son navire avoit esté mal calfadé par les charpentiers calfadeurs de ce lieu... par ce deffaut de travail, l'eau avoit entré et gâsté quelque partye de son pain, et que ce sans le grand soing et l'ordre qu'il avoit apporté pour enpescher l'eau d'entrer dans ladite soutte, tout son pain auroit gasté et eust esté obligé de relascher⁴².

Il semble malgré tout que l'entretien périodique ou le radoub laissent à désirer, pour cause d'économie plus que par négligence. Des critiques concernent la construction navale ou la conception du navire, quand un maître déclare que son bâtiment ne tient pas la mer par gros temps, car « trop plat de varangue »⁴³.

Les rapports permettent également d'étudier les accidents survenus en mer ou au port, qui sont mentionnés au fil de la déclaration du maître, ou à la fin, car il faut dire obligatoirement si tout l'équipage est rentré au port sain et sauf. Soulignons que le capitaine ne signale que les accidents mortels ou ceux ayant entraîné des blessures graves. Nous avons relevé et analysé ces événements pour 260 rapports, les plus complets ou les plus détaillés. Sur cette base, les accidents mortels, au nombre d'une vingtaine, concernent 8 % des 260 voyages formant notre échantillon. Six accidents sont des chutes mortelles de marins travaillant aux manœuvres hautes. Des hommes s'écrasent sur le tillac, mais le plus souvent ils tombent dans la mer et disparaissent dans l'eau glacée, sans que l'on puisse les secourir. Cinq accidents du travail se produisent sur le pont à la suite d'un paquet de mer, qui emporte un homme effectuant une réparation et installant la galerie à pêcher. Un seul accident mortel survient à cause de la pêche, lorsqu'un matelot passe par-dessus bord. Quatre accidents sont dus au chavirage d'une chaloupe, dont l'équipage (4 marins) d'une bisquine perdue en pêchant dans le golfe du Saint-Laurent, les autres accidents de chaloupe étant dus à des imprudences. Enfin, on peut mourir en allant uriner la nuit à l'avant du navire : quatre accidents mortels. Au total, une trentaine de décès accidentels se sont produits pendant 260 voyages sur environ 4600 hommes embarqués, ce qui reste une proportion très faible compte tenu des prises de risques.

⁴² *Ibid.*, 21 293, fol. 256, 4 janvier 1680.

⁴³ *Ibid.*, 21 293, fol 284-285, 19 juin 1680.

Le même échantillon de 260 voyages nous a servi pour analyser les maladies survenues pendant les campagnes de pêche morutière. Environ un rapport sur dix signale des affections. Il est certain que la mauvaise protection contre le froid explique nombre de maux : catarrhe, congestion pulmonaire, fluxion, rhume. On note aussi les affections dues à l'alimentation, dont deux matelots morts en mangeant une ventrée de moules à l'île Percée. Les rapports signalent des fièvres, de la goutte, un cas d'apoplexie, une maladie de langueur, des flux de sang et aussi le « mal de marin », qui semble le mal de mer... Les capitaines ne sont pas épargnés, dont plusieurs périssent pendant le voyage ou peu après le retour à Honfleur. Au moins deux capitaines seraient morts de chagrin à cause de la mauvaise pêche. Le 10 mars 1681, le contremaître de la *Ville de Nantes*, terre-nevas honfleurais de 60 tonneaux et 16 hommes d'équipage, déclare son rapport, à la place du capitaine, Jean Varin, décédé en mer. La campagne a été très mauvaise, explique-t-il, ce qui n'a rien d'étonnant car ce navire est arrivé sur le banc au début de décembre. Le 20 janvier 1682, le capitaine décide « d'un commun accord » d'abandonner la pêche à cause du mauvais temps :

viron quinze jours après, ledict Jean Varin capitaine avoit esté pris de mal s'estant fait tyrer du sanc pour des purgations et autres chosses, tesmoignant avoir du chagrin de s'en retourner avec sy peu de charge, lequel vent avoit toujours continué pendent le temps de quinze jours et avoit toujours augmenté jusques au neufiesme jour de Febvrier dernier passé, que icelluy Varin étoit décédé de sa mort naturelle sur le dix heures du matin⁴⁴.

Une pareille mortelle déconvenue frappe Nicolas Frontin, le capitaine du *Saint-Louis*, 50 tonneaux et 16 hommes d'équipage. Son navire commence la pêche sur le banc à la mi-septembre 1683, alors que le temps est devenu exécration. Pêche infructueuse et maladies se conjuguent lors de cette campagne calamiteuse : « voyantz qu'il n'avoient embarqué que six mil de morues ou environ », rapporte le pilote, Élie Lecomte,

ilz avoient derechef fait tous leurs effortz pour retourner et tascher à continuer ladicte pesche, à quoy ilz n'avoient peu réussir quelques effortz qu'ilz eussent fait jusques au douzième de décembre dernier, que s'estantz trouvez esloignez et jettez hors par les tempestes à plus de cent trente lieues dudict banc, ilz avoient fait route pour leur retour ; ce faisant, lequel ledict Frontin, cappitaine, ayant esté pris de chagrin et desplaisir de ce qu'il n'avoit peu faire sa pêche et qu'il estoit obligé de faire retour avec peu de poisson, il avoit esté attaqué de malladye,

⁴⁴ *Ibid.*, 21 293, fol. 341, 10 mars 1681.

dont il fut détenu pendant trois semaines ou environ, et dont il estoit décédé de sa mort naturelle le cinquiesme jour de ce mois (janvier 1684) et plusieurs autres hommes de l'esquipage au nombre de sept estantz demeurez mallades de mal de mer. N'estant plus que six hommes pour les manœuvres dudict navire ledict Le Compte commandant au lieu et place dudict déffunt⁴⁵.

VIOLENCES ET CONFLITS : LA PAROLE DES MAÎTRES ET CAPITAINES

Les rapports nous font monter à bord des navires. C'est la parole des maîtres ou capitaines que le lieutenant de l'Amirauté écoute, que le greffier transcrit, celle du chef de l'équipage qui détient le pouvoir de dire ou ne pas dire avec des conséquences redoutables, car un marin accusé de violence, de blasphèmes, d'injures et, pire encore, de révolte contre son capitaine peut être jugé et condamné en premier ressort par le tribunal du siège, le rapport de mer constituant la première preuve écrite à laquelle se réfère une procédure criminelle. Donc une parole biaisée, mais aussi une parole rare sur un monde du silence, où l'archive permettant d'appréhender le comportement quotidien des équipages en mer représente une denrée précieuse. Certes, le patron du navire peut grossir une histoire, transformer un mouvement d'humeur vis-à-vis de la maistrance en rébellion. Il ne semble pas que les rapports contiennent ce genre de règlement de compte. Les violences verbales et corporelles déclarées à Honfleur dans les rapports de pêche morutière entre 1665 et 1685 concernent 44 campagnes, soit 10 % des rapports, dont une quinzaine constituent des affaires de désobéissance et de rébellion. D'abord, la violence est omniprésente dans cet espace clos où l'on constate la rudesse des rapports humains. Les coups partent vite : entre les matelots, qui emploient leurs poings et aussi leurs outils, comme celui qui perce un de ses compagnons avec un *diguë* ou pointe de fer barbelé servant à prendre des poissons plats. Violence d'un contremaître « rempli de vin » ou « plein d'eau de vye » qui frappe le pilote quand celui-ci refuse de manœuvrer la voile de misaine pour l'appareillage, violence avouée et regrettée par le capitaine qui bat à coups de corde un garçon de chambre, car celui-ci ne lui apporte pas assez vite son repas...

Les capitaines les plus teigneux – ou les plus susceptibles – dénoncent des actes de désobéissance : celui d'un matelot épuisé qui refuse de monter à la hune pour faire le quart ; un autre matelot préfère le raccommodage de ses souliers à la pêche. Il semble que certains capitaines éprouvent de la peine à exercer leur autorité, comme Jean Postel, maître de la *Notre-Dame de Grâce*, 80 (congé) ou

⁴⁵ *Ibid.*, 21 294, 29 janvier 1683, fol. 62.

100 (rapport) tonneaux et 21 hommes d'équipage, qui se plaint en 1685 du manque de piété de ses marins :

Disant que pendent sa traversée, en allant le quinzième de mars il n'avoit peu obliger le nommé Nicollas Adan de son équipage de monter sur le tillac dudit navire pour faire les prières communes, et que plusieurs autres dudit esquillage ont aussy négligé de se trouver ausdites prières quelques réquisition et commandement que leur ay peu faire⁴⁶.

96

Les marques d'impiété et, pire encore, les blasphèmes sont épinglés, car ils constituent des circonstances aggravantes. C'est le cas en 1672 sur le *Saint-André*, où le contremaître, Guillaume Gaillard, frappe un matelot qui riposte en lui assénant un coup de bâton sur la tête. Trois semaines après, le capitaine, François Berthelot reproche sa conduite au contremaître, qui se met en colère et l'insulte en « luy disant qu'il estoit un coquin et un bougre couyon, provoquant mainte fois en jurant et blasphémant le Saint nom de Dieu ». Le ton monte, le capitaine et son contremaître en viennent aux mains⁴⁷. Pierre Chuffes, patron du *Saint Antoine de Padoue*, se querelle avec le saleur, lequel entraîne le charpentier à se rebeller, tandis que le pilote se saoule continuellement dans sa cabane, où il pourrit dans ses déjections⁴⁸.

Les conflits entre le maître et le pilote s'engagent sur la route à suivre, sur le choix du lieu de pêche, sur les manœuvres à commander. Rien de feutré. Le ton monte sur le tillac, où l'on passe de la dispute verbale à la bagarre, des mots aux coups. Le patron de la *Françoise de Carentan*, Thomas Poitevin, regrette amèrement d'avoir engagé son pilote à la Rochelle :

Ledit pillotte nommé Jean Betourney se trouva aussy peu habille que s'il n'eust esté jamais sur ledit banc, parce que quand ledit Poitevin, cappitaine, ne trouvoit la pesche bonne, demandant audit Betourney en quel lieu du banc ilz pourroient aller pour avoir meilleure pesche, il avoit répondu audit Poitevin et à plusieurs autres de l'esquipage qui luy en avoient aussy parlé qu'il y avoit du poisson en tous les lieux dudit banc et en plusieurs et diverses rencontres. Lequel Betourney [...] avoit fait quantité d'inprécations contre le navire, esquillage, ceux qui l'avoient commandé et qui estoient cause qu'il estoit dedans et souhaite que le diable l'eust enporté, avec plusieurs blasphèmes du Saint non de Dieu, ce qui estoit arrivé en diverses foys, mais plus particulièrement le quatorzième de septembre dernier (1681), jour de sainte Croix, que la mer estant inpétueuse et fort agitée, un coup de ladite mer ayant pris ledit navire, avoit enporté

46 AC Honfleur, 21 294, fol. 204, 20 août 1685.

47 *Ibid.*, 21291, fol. 35, 2 janvier 1673.

48 *Ibid.*, 21 293, fol. 330-331, 13 février 1681.

toutte sa gallerye avec tous les barilz, des hommes estantz sur le tillac servantz à la pesche, mesmes leurs plonbs et lignes avec les basses voilles, ce que veu par ledit Poittevin, estant sur le pont affin de donner quelque ordre avec debris et enpescher une plus grande perte. Ledit Betourney estoit allé dans la chambre de luy cappitaine où il avoit pris une bouteille d'eau de vye, de laquelle il avoit beu jusque à tant qu'il feust yvre, et en a pueu avoir fait plusieurs sermentz execrables contre ledit bastiment et ceux qui l'avoient construit, dont ledit Poittevin luy ayant fait quelque réprimande, il l'avoit traité de coquin et qu'il n'estoit propre non plus que son bastiment que pour porter du sel, et luy ayant voullu deffendre se chambre, il luy avoit dit qu'elle luy appartenoit plustôst qu'à luy dit Poittevin. Lequel ayant neuf des hommes de son esquipage mallades, ledit Betourney les avoit injuriéz et blasphemé le Saint non de Dieu contre eux et souhaité que iceux feussent au diable en corps et en ame. Ayant mêmes voullu empescher le chirurgien dudit navire de les traiter et médicamenter ; et de plus s'estoit enporté à dire plusieurs choses contre et au préjudice de la religion et que le Pape et les evesques estoient des tisons d'enfer avec plusieurs autres choses contenues en un attestation dont ledit Poittevin a dite estre porteur des hommes de son esquipage⁴⁹.

Ce pilote imprécateur, que le capitaine charge devant le siège de l'Amirauté, en soulignant ses paroles contre l'Église, n'était pas aussi incompetent que le dit son capitaine, puisque ce navire d'une centaine de tonneaux revint à Honfleur avec une cargaison de 23 000 morues vertes, soit une performance très honorable.

À bord de la *Sainte Anne*, terre-neuvas honfleurais de 70 tonneaux et 15 hommes d'équipage, qui appareille en mai 1680, les rapports s'aigrissent entre le capitaine, François Barbel, et son charpentier, Jean Restout. Sans le dire explicitement, François Barbel soupçonne Jean Restout d'être l'auteur « d'un trou de tarière dans l'étambord dudit navire, lequel trou allant dans la southe dudit navire qui auroit endommagé le nombre de deux centz et demy de biscuit qui esté mouillé et gâté qu'il a est obligé de jeter en mer ». Le conflit latent entre les deux hommes éclate au retour de la campagne, puis il s'élargit à l'ensemble de la maistrance. Le charpentier déclare que :

le navire n'estoit suffisant ny capable de porter tout ce qu'il avoit dans son creux et entre deux ponts. Ce qui obligea luy parlant de luy dire qu'il estoit pour prendre garde à ces choses aussy bien et plustost que luy, et qu'il fist seulement son devoir, à quoy ledit restout luy repartit qu'il estoit un vendeur de chair humaine et quantité d'autres parolles injurieuzes et outrageantes, qui oblièrent ledit Barbel à quelque

⁴⁹ *Ibid.*, 21 293, fol. 385-386, 4 novembre 1681.

chose de rude qu'il luy dist ; sur quoy estoit arrivé Martin Le febure, chirurgien dudit navire, qui prenant le party dudit Restoult, luy avoit dit plusieurs choses outrageantes et mesmes luy avoit pris au collet, dont le parlant s'estant échappé, ilz s'étoient quittez. Et en une autre rencontre, ayant veu qu'il estoit nécessaire de faire amener les voilles dudit navire, il avoit commandé audit Lefebure d'amener l'une desdites voilles, ce qu'il n'avoit voullu faire disant audit Barbel qu'il n'estoit son vallet... Et en l'une desdites deux rencontres avoit ledit Le Febure poursuivy ledit Barbel jusque dans sa chambre, affin de le maltraitter ce que iceluy Barbel avoit esvitté et que le nommé Jean Quemin, contremaître dudit navire pendent la traversée de leur retour, étant au gouvernail, ledit Barbel luy ayant commandé de tourner ledit gouvernail de manière qu'ilz peussent prendre leur routte droite, et n'ayant voullu luy obéir, iceluy Quemin ayant quitté ledit gouvernail, estoit venu pour prendre ledit Barbel au collet, lequel avoit esvitté ayant repoussé et repris avec rudesse ledit Quemin⁵⁰.

L'analyse des conflits survenus à bord des terre-neuvas honfleurais montre qu'il n'y a aucune déclaration de mutinerie, aucun rapport mentionnant un affrontement global entre le capitaine et l'ensemble de l'équipage. La *groume* – la grogne – pour reprendre un mot du parler matelot, affleure seulement⁵¹. Une fois rentré au port, les maîtres tendent plutôt à minimiser, les paroles et gestes de colère des hommes d'équipage, voire à absoudre des actes de désobéissance sans donner de nom au lieutenant de l'Amirauté. Pierre Hue, maître du *Saint Pierre de Rouen*, terre-neuvas honfleurais de 60 tonneaux achève son rapport, le 5 novembre 1675, « en disant aussy que pendant son voyage, il a eu querelle avec quelques uns de ses mathelots, et quilz luy avoient dit quilz les craignoient point et qu'ils ne se sont servi point de luy, disant leur pardonner tout à leur peine »⁵². Nous constatons une formulation très voisine dans le rapport de Pierre Gaillard, maître de l'*Espérance*, du port de 50 tonneaux, qui déclare à l'issue de son rapport, que « pendent son voyage il ne s'est passé aucune chose qui mérite avertir justice, ayant eu quelques contestations avec l'un de ses mathelotz pour des boissons qu'il avoit prises... mais que cela s'est passé doucement et qui ne mérite information »⁵³. À la lecture des rapports, il semble que presque

50 AC Honfleur, 2l 293, fol. 296, 18 octobre 1680.

51 Alain Cabantous, *La Vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, 1984. Les archives concernant les mutineries sur des navires français sont très rares pour le xviii^e siècle et même le siècle suivant. La *groume* désigne chez les marins une colère sourde, une protestation exprimée à voix basse : voir Armand Hayet, *Dictions, tirades et chansons des anciens de la voile*, Paris, Denoël, 1971.

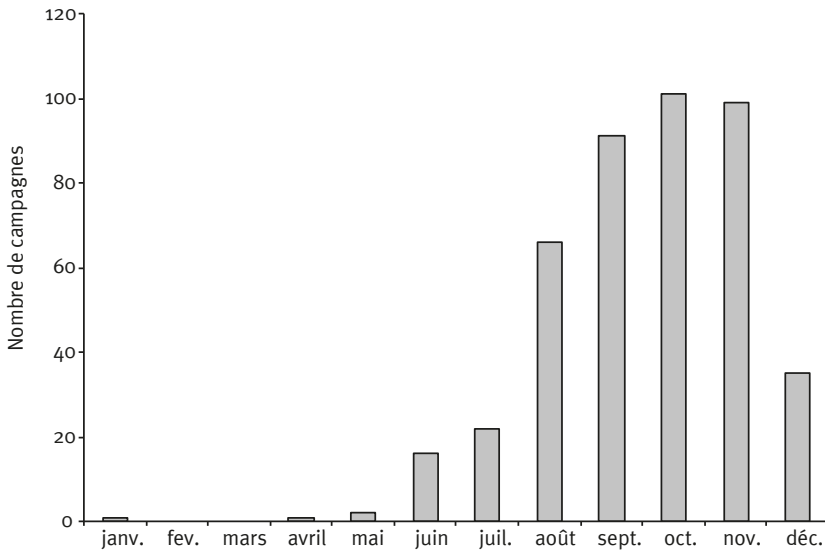
52 AC Honfleur, 2l 293, fol. 60, 5 novembre 1675.

53 AC Honfleur, 2l 293, fol 330, 13 février 1681.

tous les litiges se déroulent entre le capitaine et la maistrance pour des motifs professionnels apparents, qui masquent parfois des oppositions de caractères ou de personnalités. Un autre constat tient au rôle récurrent de l'alcool, un rôle inscrit dans la longue durée de l'histoire de la pêche et qui a déjà été souligné maintes fois. Il faudra attendre les années 1960 pour voir des « bateaux secs »⁵⁴.

UNE ACTIVITÉ PAYANTE ET RISQUÉE

La dernière partie de cette étude s'efforce d'évaluer le résultat de la pêche. Les navires restaient en moyenne trois mois sur le banc. La pêche devant la côte canadienne, qu'elle soit pratiquée à la morue sèche ou souvent à la morue verte, durait plus longtemps, jusqu'à quatre à cinq mois, six mois au plus, parce que les équipages vivaient en partie à terre près des échafauds où l'on préparait le poisson. Les navires étaient aussi plus grands : au-dessus d'une centaine de tonneaux, et pouvaient donc emporter des cargaisons plus volumineuses. Lorsque le capitaine estimait que le navire avait fait son plein de morues, il donnait l'ordre de revenir vers Honfleur. Ce retour s'accomplissait plus ou moins tard selon le mois d'arrivée sur le banc et aussi, comme nous l'avons vu, selon le temps et l'état de la mer.



Graphique 4. Mois de départ de Terre-Neuve des morutiers honfleurais (1665-1685)

54 C'est ainsi qu'un ancien capitaine de pêche cherbourgeois appelait les chalutiers où il n'entraît pas une goutte d'alcool.

Le graphique 4 montre que les navires quittaient le banc tardivement : plus de la moitié – 51 % – des départs ont lieu entre octobre et décembre. Si la pêche est médiocre, les équipages préfèrent attendre sur le banc jusqu'en décembre, avec l'espoir que la morue va enfin donner. De fait, les conditions météorologiques d'un retour hivernal sont toujours difficiles. Malgré cela, la traversée de l'Atlantique nord est plus rapide au retour, avec une moyenne de 37 jours, soit dix jours de moins qu'au voyage aller.

Tableau 9. Durée moyenne des étapes de la campagne des terre-neuvas honfleurais (1665-1685)

Étape	Nbre de jours	%
Prise de sel	34	16
Voyage aller	46	22
Voyage retour	37	18
Pêche	90	43
Durée totale	207	100

100

La durée des trajets avant et après la campagne de pêche conditionne en partie son résultat. Sur les 200 jours de campagne d'un morutier honfleurais de la seconde moitié du XVII^e siècle, 80 sont dépensés à l'aller vers le banc – y compris du port de départ à la prise de sel – et 37 au retour. Cela signifie que le temps de pêche représente en moyenne 43 % de la durée totale de la campagne. Le temps productif d'une campagne s'avère donc limité : la prise de sel mange un mois de campagne en moyenne. Ceci explique pourquoi, sauf exception, les terre-neuvas honfleurais ne parviennent pas à accomplir deux voyages par an, comme ceux des Sables-d'Olonne. Ceux qui réussissent cet exploit en partant de Honfleur, soit une campagne de prime de février à juillet et une campagne de tard d'août à décembre, se comptent sur les doigts d'une main : ce sont des navires de petit tonnage (50-70 tonneaux), ceux aussi qui ont su profiter de l'avantage de prendre leur sel à Honfleur ou au Havre.

Les navires effectuant les meilleures pêches arrivent et repartent dans les périodes optimales en bénéficiant des meilleures conditions météorologiques. Jouent ensuite le choix du lieu de pêche, l'habileté des *lignotiers* et la réussite. Le produit brut d'une campagne est inscrit dans 62 % des rapports en termes de milliers de morues. À Honfleur, le cent de morues comprenait 66 poignées de deux poissons, donc 1 320 poissons⁵⁵. Un millier valait donc une dizaine de cent ou 1 320 morues. On peut considérer qu'à partir de 15 milliers, le produit de la pêche était satisfaisant, surtout pour les navires de moyen tonnage qui

55 Charles de La Morandière, *Histoire de la pêche à la morue*, op. cit., t. 1, p. 193.

étaient la majorité à Honfleur. Or plus des deux tiers des morutiers honfleurais – 66 % – remplissaient ce contrat en rapportant une cargaison suffisamment rémunératrice pour l’armateur et les intéressés qui bénéficiaient des deux tiers du produit net, tandis que l’équipage était payé au *tiers franc*, comme dans les ports de Haute-Normandie⁵⁶.

Tableau 10. Produit de la pêche à la morue verte des terre-neuvas honfleurais (1665-1685)

Tonnage	Nombre de millier de morues par campagne				
	5000-9999	10000 à 14999	15000 à 19999	20000 à 24999	25 000 et plus
Inf. à 50 tx	7	21	8		1
50-69 tx	10	27	42	19	2
70-89 tx	5	10	22	22	12
90-119 tx	4	12	6	14	21
120 tx et plus	1	1	3	8	9
TOTAL	27	71	81	63	45

Ce tableau montre le lien entre la capacité du navire et le produit brut de la pêche. Un cas de figure paraît douteux, celui du *Saint Antoine*, du port de 45 tonneaux, qui aurait rapporté « viron vingt mil cinq cent de morues tendre » en septembre 1672. Certes, les plus gros navires font les plus grosses cargaisons. Cependant, la meilleure productivité – c’est le rapport entre les milliers de morues et le tonnage – est celle des terre-neuvas de 70-80 tonneaux qui pêchent 15 à 25 milliers de morues. On observe aussi que plus le temps de pêche sur le banc est important par rapport à la durée totale des trajets, atteignant et dépassant 50 % de la durée de la campagne, plus le résultat est bon : 20 000 morues en moyenne, soit deux fois plus que la moyenne globale. Il est aussi possible d’estimer la productivité d’un équipage, en effectuant le rapport entre le nombre de milliers de morues et l’effectif embarqué. Ce rapport varie : si l’on exclut les valeurs extrêmes et les abandons de pêche, il s’étire entre 400 et 1200 morues par homme d’équipage et par campagne. Il s’agit d’une valeur brute, sachant que tous les hommes du bord n’étaient pas affectés à la pêche. Il faut néanmoins retenir que tous les navires n’avaient pas la même réussite à tonnage et équipage égal, ce résultat pouvant varier du simple au triple.

Chaque campagne constitue une aventure dont l’issue paraît incertaine. Sur 460 départs de terre-neuvas honfleurais, il n’y a rien à signaler pour 225 d’entre eux, c’est-à-dire que dans près de la moitié des voyages – 49 % –, il ne s’est rien passé de remarquable : le navire a accompli sa pêche et est rentré sans problème

⁵⁶ Jean-François Brière, *La Pêche française en Amérique du Nord...*, op. cit., p. 109-131.

avec ses milliers de morues à Honfleur. Mais, dans plus de la moitié des cas, il a fallu affronter des épreuves parfois multiples : la tempête, une avarie, la rencontre avec des corsaires, parfois le combat avec des blessés et des morts, la prise du navire, la captivité, un ou plusieurs hommes tués lors d'un accident de travail, des maladies, enfin des conflits violents au sein de l'équipage, causés par la fatigue accumulée, les privations, le confinement, la promiscuité et l'abus d'alcool. C'est dire que la pêche lointaine ne fut sans doute jamais un voyage tranquille. Les hommes du banc de Terre-Neuve se trouvaient dans cet espace entre deux dont parlait Anacharsis, marins et pêcheurs suspendus entre la vie et la mort le temps d'un voyage de six à sept mois, des gens qui accomplissaient, selon le psaume, « leur besogne dans l'immensité des eaux ; ils voyaient ceux-là, les œuvres de l'Éternel, ses merveilles dans les profondeurs de l'océan »⁵⁷. Cependant, malgré les risques du « grand métier »⁵⁸, l'estimation des résultats par campagne montre que la pêche des morues sur les bancs de Terre-Neuve et de la côte du Canada au cours de la seconde moitié du xvii^e siècle était une activité très payante pour les armateurs et aussi assez rémunératrice pour les équipages, qui gagnaient en deux cent jours de travail pénible et dangereux de quoi vivre une année, même si ceux-ci étaient réduits à ne percevoir que le tiers du produit net.

57 Psaume 107, dans le canon hébraïque, 106 dans le canon chrétien.

58 Comparer avec le témoignage admirable de Jean Recher, *Le Grand Métier. Journal d'un capitaine de pêche de Fécamp*, Paris, Plon, coll. « Terre humaine », 1977.