

# *Le trafic terre-neuvier malouin dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle 1713-1755*

par Jean-François BRIÈRE\*

« Ville-corsaire ». Ce qualificatif en forme d'oriflamme si complaisamment attribué depuis le siècle dernier au port de Saint-Malo traduit une profonde méconnaissance de la vie maritime française sous l'Ancien Régime en général, et de la réalité malouine en particulier. Si la course a pu jouer un rôle important dans l'enrichissement du port de Saint-Malo, notamment à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, elle est toujours restée une activité extraordinaire, éminemment temporaire, une brillante parenthèse qui ne pouvait s'exercer qu'en temps de guerre, et n'a donc jamais représenté, à long terme, qu'un pourcentage très minime des armements. À Saint-Malo plus qu'ailleurs, sans doute, la course a été l'arbre cachant la forêt<sup>1</sup>. Contournons l'arbre, et regardons la forêt: de 1713 à 1792, Saint-Malo a armé — cabotage exclu — 7 037 navires, dont 4 725 terre-neuviers, et seulement 243 corsaires<sup>2</sup>. Au total, 3,4% des armements pour la course, contre 67,1% pour Terre-Neuve! On voit donc à quel point le mythe de la cité-corsaire, entretenu par une certaine historiographie, a abusivement déformé la réalité malouine, au moins pour le XVIII<sup>e</sup> siècle.

La fortune de Saint-Malo — comme son déclin — fut historiquement liée à la pêche de la morue à Terre-Neuve. Saint-Malo envoyait déjà des navires à Terre-Neuve en 1534 lorsque Jacques Cartier partit explorer l'estuaire du Saint-Laurent, tout proche des zones de pêche malouines<sup>3</sup>. Très tôt, les Malouins se spécialisèrent dans la préparation et la vente de la morue sèche, particulièrement vers les marchés de cette Europe méditerranéenne riche en hommes, et dont le déclin agricole allait, au XVII<sup>e</sup> siècle, favoriser l'appel aux ressources alimentaires de Terre-Neuve. En

\* Étudiant de doctorat, Université York.

<sup>1</sup> Quelques historiens l'ont déjà noté: J. DELUMEAU, «Le commerce malouin sous l'Ancien Régime d'après les registres de l'Amirauté», *Les sources de l'Histoire maritime en Europe du Moyen-Âge au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Actes du 4<sup>e</sup> Colloque International d'Histoire maritime, Paris, SEVPEN, 1962, p. 299, et Anne MOREL, «Les armateurs malouins et le commerce interlope», *ibid.*, p. 311, qui souligne combien «le terme de cité-corsaire introduit une équivoque en laissant entendre que c'est principalement sinon exclusivement de la course que Saint-Malo a tiré l'indéniable prestige dont elle jouit un moment».

<sup>2</sup> AD Ille-et-Vilaine 15 Rd 20 (registre d'armements Saint-Malo 1756-1783) et 15 Rd 22 (registre d'armements Saint-Malo 1784-1810). Arch. de la Marine Brest, C4 178 (registre d'armements Saint-Malo 1706-1739), PC8 2g (idem 1726-1734), PC8 2i (idem 1749-1755), et PC6 34 à 76 (rôles d'équipages Saint-Malo 1713-1792).

<sup>3</sup> Le roi interdit de former les équipages pour Terre-Neuve avant que Cartier lui-même n'ait terminé à Saint-Malo ses opérations de recrutement. DELUMEAU, «Le commerce malouin...», *op. cit.*, p. 306.

1571, le premier terre-neuvier malouin arrivait à Civitavecchia pour y échanger ses morues contre l'alun des mines de Tolfa, inaugurant un courant commercial qui allait durer plus d'un siècle<sup>4</sup>. La pêche malouine se développa considérablement au cours du XVII<sup>e</sup> siècle. Dans les années 1680, première décennie où l'on dispose de séries continues sur le trafic malouin, le nombre de terre-neuviers armés par le port breton avoisine la centaine<sup>5</sup>. Saint-Malo est alors le premier port de pêche français, et sa primauté restera indisputée jusqu'à la Révolution.

Curieusement, cette intense activité n'a jusqu'à présent guère intéressé les historiens. Les sources, pourtant, ne manquent pas, au moins pour le XVIII<sup>e</sup> siècle. Les archives de l'Amirauté et de l'Inscription Maritime de Saint-Malo sont parmi les mieux conservées de France<sup>6</sup>. Elles nous permettent de saisir, pour la première fois, l'ampleur et les fluctuations de l'armement terre-neuvier malouin à l'échelle séculaire. Bornons-nous pour l'instant à la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, du traité d'Utrecht à la guerre de Sept Ans, c'est-à-dire au demi-siècle qui suivit la perte de Terre-Neuve par la France.

De 1713 à 1755, 2 400 terre-neuviers quittèrent Saint-Malo, soit une moyenne de 56 navires par an. 1746, en pleine guerre de Succession d'Autriche, fut l'année où les armements furent les moins nombreux : 3 navires seulement ; 1754, celle où ils furent les plus nombreux : 93 navires. Durant ce premier demi-siècle, 62,3% des navires armés à Saint-Malo — cabotage excepté — le furent pour la région de Terre-Neuve. Si l'on excepte les années de guerre — 1744 à 1748 — cette proportion monte à 67,6%. Le pourcentage le plus faible fut atteint en 1746 : 4,4% du total des armements ; le plus fort en 1750 : 83,8%.

L'évolution du nombre des terre-neuviers armés appelle un certain nombre de remarques (voir graphique n° I). De 1713 à 1755, la progression des armements est forte, et elle s'étend sur tout le demi-siècle. Les armements font plus que doubler, passant de la quarantaine à plus de quatre-vingt par an. Mais cette progression est ponctuée d'à-coups qui se répètent avec une régularité cyclique. Six courtes périodes de hausse, culminant en 1714, 1719, 1724, 1732, 1742, et 1754, séparées par des chutes passagères en 1715-16, 1720-21, 1726-29, 1733-34, parmi lesquelles la guerre de 1744-1748 vient creuser sa tranchée comme si on l'y attendait. Ces chutes sont de plus en plus fortes, et demandent un délai de « récupération » de plus en plus long avant qu'une nouvelle hausse se produise. On assiste donc à une amplification progressive des oscillations, mouvement qui se poursuit après la guerre de Sept Ans, et qui constitue une caractéristique fondamentale de la conjoncture terre-neuvrière malouine au XVIII<sup>e</sup> siècle.

<sup>4</sup> DELUMEAU, « Le commerce malouin... », *op. cit.*, p. 307.

<sup>5</sup> DELUMEAU « Les terre-neuviers malouins à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle », *Annales ESC*, 1961, a. 16 No 4, p. 668.

<sup>6</sup> Aux AD de l'Ille-et-Vilaine (Amirauté), et aux Archives du Port de Brest (Inscription maritime). Voir *supra* note 2.

Le nombre d'hommes d'équipage embarqués sur les terre-neuviens armés à Saint-Malo dans la première moitié du siècle ne peut pas être connu avec exactitude. Certains registres d'armement, en effet, omettent de noter le nombre d'hommes embarqués, et certains rôles d'armement ont disparu. On peut toutefois obtenir une approximation satisfaisante en utilisant les tonnages<sup>7</sup>. Les équipages des bâtiments armés à Saint-Malo pour Terre-Neuve de 1713 à 1755 totalisèrent environ 127 600 hommes — près de 3 000 hommes par an — dont 116 766, dont on possède les noms pour la plupart, constituent un total « sûr ». L'année 1746 présente l'embarquement le plus faible: 156 hommes seulement (2,6% des hommes embarqués cette année-là à Saint-Malo). 1754, record du siècle, voit 5 387 hommes quitter le port breton pour Terre-Neuve (91,3% du total des équipages au long cours). L'évolution générale du nombre d'hommes embarqués (voir graphique n° I) suit grossièrement celle des armements, mais la progression est encore plus forte: c'est à un triplement des équipages que l'on assiste — de 1 800 à près de 5 400. On notera l'ampleur de la chute de 1733-34: en deux ans de pleine paix, le nombre d'hommes embarqués diminue de moitié. L'équipage moyen du terre-neuvier augmente donc: il passe de 48 hommes pour la décennie 1713-1723, à 59 hommes dans les dix années de paix qui précèdent la guerre de Sept Ans (1741-43 et 1749-55). Nous verrons à quel type d'armement cette évolution est due.

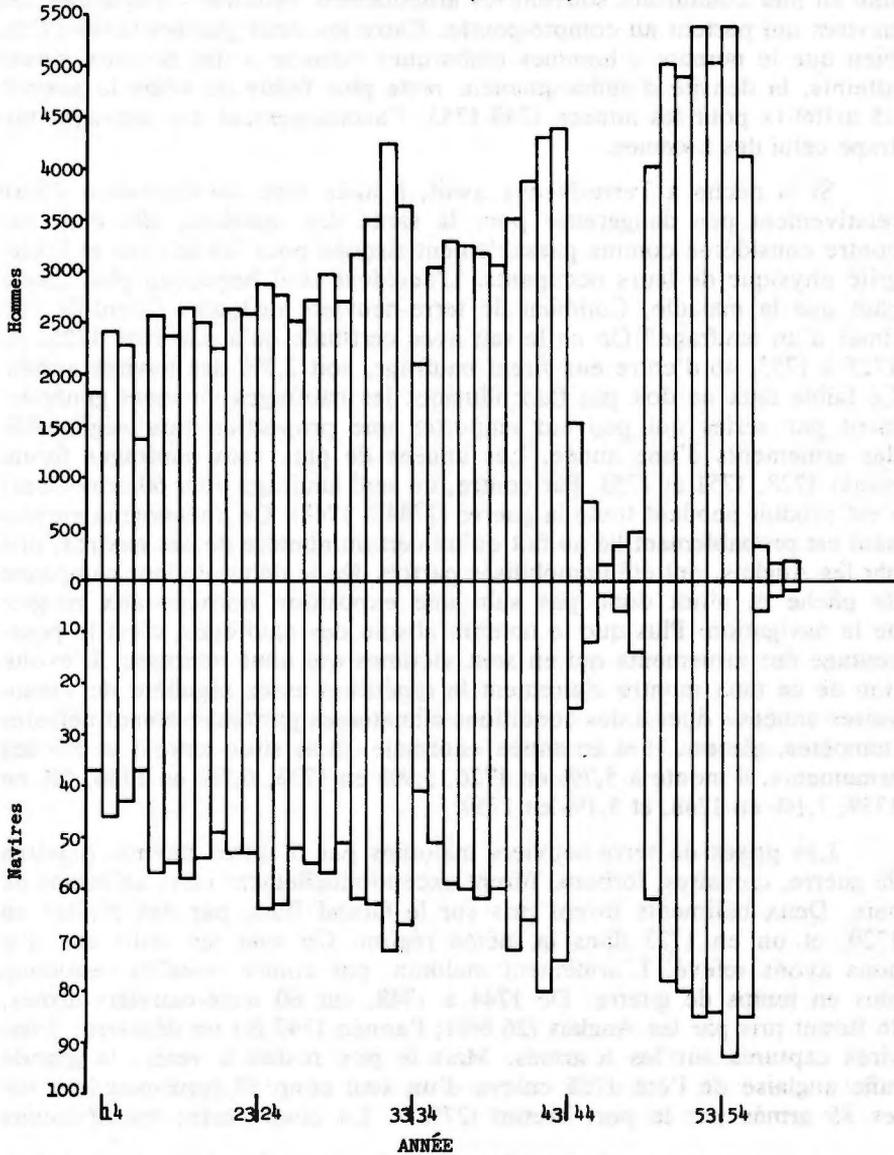
L'évolution des tonnages traduit le mouvement général de hausse des armements. De 1713 à 1755, le tonnage moyen annuel envoyé à Terre-Neuve se monta à 7,862 tx. On passe d'une moyenne annuelle de 6 768 tx pour les années 1713-1717 à 13 0008 tx par an en 1751-1755: le double. L'année la plus faible fut encore ici 1746: 360 tx seulement; la plus forte, 1752 avec 13 790 tx. L'évolution des tonnages globaux n'est pas absolument parallèle à celle du nombre des navires, ni à celle des équipages. Tandis que le nombre de navires et d'hommes embarqués s'accroît lentement de 1714 à 1730, les tonnages armés stagnent. Il y a donc pendant cette période une baisse du tonnage moyen des terre-neuviens, lequel passe de 154 tx en 1713-17 à 130 tx en 1726-30. Il y a aussi une hausse du nombre moyen d'hommes embarqués par tonneau de jauge — ce que l'on peut appeler la *densité d'embarquement*: celle-ci s'accroît très sensiblement de 1713 à 1731-32, passant de 30 hommes par 100 tx en 1713-17 à 40 hommes par 100 tx en 1728-32.

À partir de 1730, les tonnages annuels armés pour Terre-Neuve « décollent ». Un peu trop vite, semble-t-il, puisque le bond des années 1731-32, est suivi d'une chute très brutale en 1733-34. À partir de là, la tendance à la hausse marque le pas quelques années jusqu'en 1739, puis s'accélère pour culminer dans les années 1752-54. Le tonnage moyen des terre-neuviens, en chute depuis 1713, augmente après 1730 jusqu'en

<sup>7</sup> On a évalué approximativement le nombre d'hommes d'équipage au nombre de tonneaux divisé par trois pour un navire allant en pêche sédentaire, ou divisé par quatre pour un banquais. Lorsque le tonnage manquait aussi, ce qui est rare, on a évalué l'équipage en prenant la moyenne des équipages moyens par navire des deux années qui encadrent l'année d'armement du navire dont l'équipage est inconnu. Quelques bâtiments sont dans ce cas en 1715-16, 1719, et 1738-39.

Graphique 1 .

## NOMBRE DE NAVIRES ET D'HOMMES ENVOYÉS DE SAINT-MALO AUX PÊCHERIES DE TERRE-NEUVE (1713-1762)



1735, puis diminue à nouveau jusqu'en 1743. Au lendemain de la guerre de Succession d'Autriche, il fait un bond subit — 1749: 181 tx, 1750: 173 tx, 1751: 163 tx — qui s'estompe avec un retour aux niveaux proches de ceux de l'avant-guerre. La densité d'embarquement, en accroissement de 1713 à 1732, fait une chute passagère en 1733-34, puis reprend son mouve-

ment de hausse jusqu'à la guerre de Succession d'Autriche (40 h/100 tx en 1728-32 à près de 42 en 1742-46). On notera qu'elle culmine en 1744-46, au début de la guerre: le sous-emploi causé par celle-ci<sup>8</sup> et les risques d'attaque en mer conduisent souvent les armateurs à «bourrer» d'hommes des navires qui partent au compte-goutte. Entre les deux guerres (1749-1755), bien que le nombre d'hommes embarqués culmine à des niveaux jamais atteints, la densité d'embarquement reste plus faible qu'avant la guerre: 35 h/100 tx pour les années 1748-1755; l'accroissement des tonnages rattrape celui des hommes.

Si la pêche à Terre-Neuve avait, à juste titre, la réputation d'être relativement peu dangereuse pour la santé des matelots, elle était par contre considérée comme passablement risquée pour les navires et l'intégrité physique de leurs occupants. L'accident était beaucoup plus menaçant que la maladie. Combien de terre-neuviens malouins furent-ils victimes d'un naufrage? On ne le sait avec certitude qu'à partir de 1725: de 1725 à 1755, 46 d'entre eux firent naufrage, soit 2,5% des navires armés. Ce faible taux ne doit pas faire illusion: les naufrages viennent généralement par séries qui peuvent emporter une proportion non négligeable des armements d'une année. Les années de paix sans naufrages furent rares: 1728, 1751 et 1753. Par contre, un seul naufrage pour 60 armements s'est produit pendant toute la guerre (1744 à 1748). Ce phénomène surprenant est probablement lié au fait qu'un certain nombre de ces navires, pris par les Anglais, ont été immobilisés parfois dès le début de leur campagne de pêche et n'ont donc pas subi une exposition normale aux risques de la navigation. Plus que le nombre absolu des naufrages, c'est le pourcentage des armements qui en sont victimes qui nous intéresse. L'évolution de ce taux montre clairement la répétition assez régulière de «mauvaises années» dues à des conditions climatiques particulièrement néfastes (tempêtes, glaces...): si en année «normale» il se situe entre 1 et 3% des armements, il monte à 5,7% en 1726, 5,9% en 1733, 6,7% en 1736, 5% en 1739, 7,1% en 1748, et 5,1% en 1750.

Les prises de terre-neuviens malouins par d'autres navires (navires de guerre, corsaires, forbans) furent exceptionnellement rares en temps de paix. Deux bâtiments furent pris sur le Grand Banc par des pirates en 1720, et un en 1723 dans la même région. Ce sont les seuls cas que nous ayons relevé. L'armement malouin, par contre, souffrit beaucoup plus en temps de guerre. De 1744 à 1748, sur 60 terre-neuviens armés, 16 furent pris par les Anglais (26,6%); l'année 1747 fut un désastre: 5 navires capturés sur les 6 armés. Mais le pire restait à venir: la grande rafle anglaise de l'été 1755 enleva d'un seul coup 23 terre-neuviens sur les 85 armés par le port breton (27%)<sup>9</sup>. Le coup porta: les Malouins

<sup>8</sup> Le nombre considérable d'hommes embarqués à Saint-Malo au début de la guerre — près de 8 000 en 1745, cabotage non compris — ne doit pas faire illusion. Les corsaires, responsables de cette inflation passagère — certains prennent plus de 400 hommes — font des campagnes très courtes, un ou deux mois en général. Les chiffres bruts masquent l'extension des risques de chômage.

<sup>9</sup> Un second coup dur se produisit en juin 1758. Les Anglais débarquèrent à Cancale, et poussèrent jusqu'à Saint-Malo. Ne pouvant prendre la ville, ils incendièrent environ 80 navires dans le port.

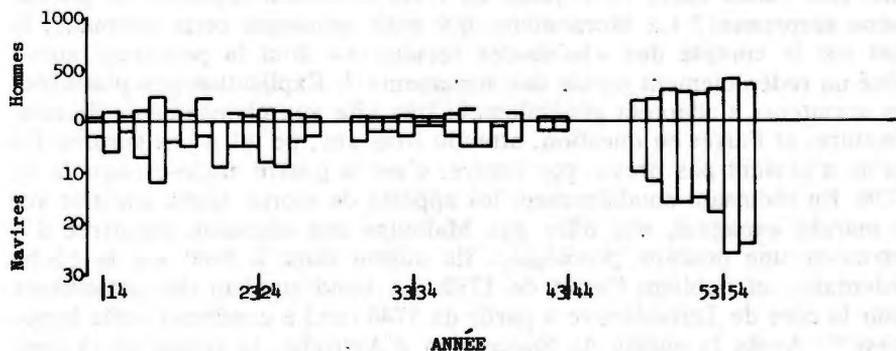
cessèrent désormais complètement d'armer pour Terre-Neuve en temps de guerre, ce qui ne s'était jamais vu auparavant.

Pour comprendre l'évolution générale dont nous venons de tracer les grandes lignes, il est nécessaire de pénétrer dans la structure même du trafic terre-neuvier. Celui-ci, en effet, se divise entre plusieurs zones géographiques, dont chacune attire à elle un trafic particulier relativement indépendant de celui des autres. C'est la combinaison de ces différents « sous-trafics » qui donne à l'armement terre-neuvier malouin son allure générale; c'est donc dans l'analyse de ceux-là qu'il faut aller chercher l'explication de celle-ci.

Le trafic terre-neuvier malouin dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle se divisait entre deux types de pêche pratiqués dans cinq zones géographiques différentes. Le premier type de pêche, dit « à la morue verte », ou « pêche errante », se pratiquait en haute mer, sur les bancs situés au large des côtes est et sud de Terre-Neuve. La morue était salée à bord, et les navires rentraient en France sans avoir touché terre. Le second type de pêche, dit « à la morue sèche », ou « pêche sédentaire », se pratiquait non pas à partir des navires, mais à partir des côtes sur des chaloupes et avec des équipages amenés par ces navires. La morue était salée puis séchée à terre avant d'être embarquée pour l'Europe. Cette pêche se faisait sur la côte de Terre-Neuve — dans les limites prescrites par le traité d'Utrecht, — sur la côte sud du Labrador, ainsi que sur celles de la Gaspésie et de l'Île Royale.

Graphique II

NOMBRE DE NAVIRES ET D'HOMMES ENVOYÉS DE SAINT-MALO AUX PÊCHERIES DE TERRE-NEUVE (1713-1762)



LES ARMEMENTS MALOUINS POUR LE BANC 1713-1755 (graphique n° II).

De 1713 à 1755, Saint-Malo arma 257 bâtiments pour la pêche de la morue verte sur le Banc de Terre-Neuve, soit 10,7% des armements terre-neuviers; une place bien médiocre. Trois périodes se distinguent très nettement: de 1713 jusqu'en 1725, les armements pour le Banc

oscillent entre 3 et 10 par an. Les variations d'une année sur l'autre sont assez fortes: le redéploiement géographique des armements consécutif au traité d'Utrecht est en train de se faire, et certains armateurs hésitent, semble-t-il, sur la destination de leurs bâtiments. De 1726 à la fin de la guerre de Succession d'Autriche, la cause est entendue, les Malouins se détournent du Banc: de 0 à 5 navires par an seulement. Puis soudain, la guerre terminée, c'est l'envol: les armements pour le Banc triplent, quadruplent, quintuplent par rapport à la période précédente. Que s'est-il passé?

Paris, principal marché français pour la morue verte au XVIII<sup>e</sup> siècle, importait son poisson à partir de trois ports: Dieppe et Le Havre en Normandie, et, dans une moindre mesure, Nantes. Les armateurs normands bénéficiaient depuis 1664 d'une réduction considérable sur les droits d'entrée de leur morue verte en Normandie. La morue malouine, au contraire, assujettie au droit entier, pouvait difficilement soutenir la concurrence normande. C'est la raison pour laquelle les armements de Saint-Malo pour le Banc étaient si faibles. Ils le seraient sans doute restés longtemps si Saint-Malo n'avait pas, en 1736, demandé à bénéficier des mêmes privilèges que les Normands<sup>10</sup>. Les difficultés de la pêche sédentaire depuis 1732-33, une série de mauvaises campagnes, et la concurrence accrue sur les marchés méditerranéens d'une pêche anglaise en plein essor, incitèrent les Malouins à chercher une compensation vers la pêche à la morue verte. Le Havre, d'autre part, s'était tourné vers les Îles, et son armement pour le Banc, important en début de siècle, se réduisait à presque rien: il y avait donc une place à prendre. En 1739, Saint-Malo obtint satisfaction: les droits sur sa morue verte à l'entrée de Normandie étaient réduits<sup>11</sup>. Le port breton pouvait enfin envoyer ses hommes sur le Banc. Or il ne le fit pas; les armements pour le Banc poursuivent en effet leur baisse après 1739, jusqu'en 1743. Comment expliquer ce phénomène surprenant? La Morandière, qui avait remarqué cette anomalie, la met sur le compte des «habitudes séculaires» dont la pesanteur aurait gêné un redéploiement rapide des armements<sup>12</sup>. Explication peu plausible: les armateurs s'adaptent généralement très vite aux changements de conjoncture, et l'arrêt en question, attendu trois ans, ne les a pas surpris. Ce qu'ils n'avaient pas prévu, par contre, c'est la guerre anglo-espagnole de 1739. En réduisant soudainement les apports de morue sèche anglaise sur le marché espagnol, elle offre aux Malouins une occasion inespérée d'y retrouver une position privilégiée. Ils misent donc à fond sur la pêche sédentaire, et oublient l'arrêt de 1739. Le bond soudain des armements pour la côte de Terre-Neuve à partir de 1740 tend à confirmer cette hypothèse<sup>13</sup>. Après la guerre de Succession d'Autriche, le retour de la con-

<sup>10</sup> Lettre de l'armateur Beauvais le Fer, maire de Saint-Malo au secrétaire d'État à la Marine, 29 octobre 1736 (AN Marine B3, 379 fo 490 et s.). Cité par LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, Paris, 1962, p. 564.

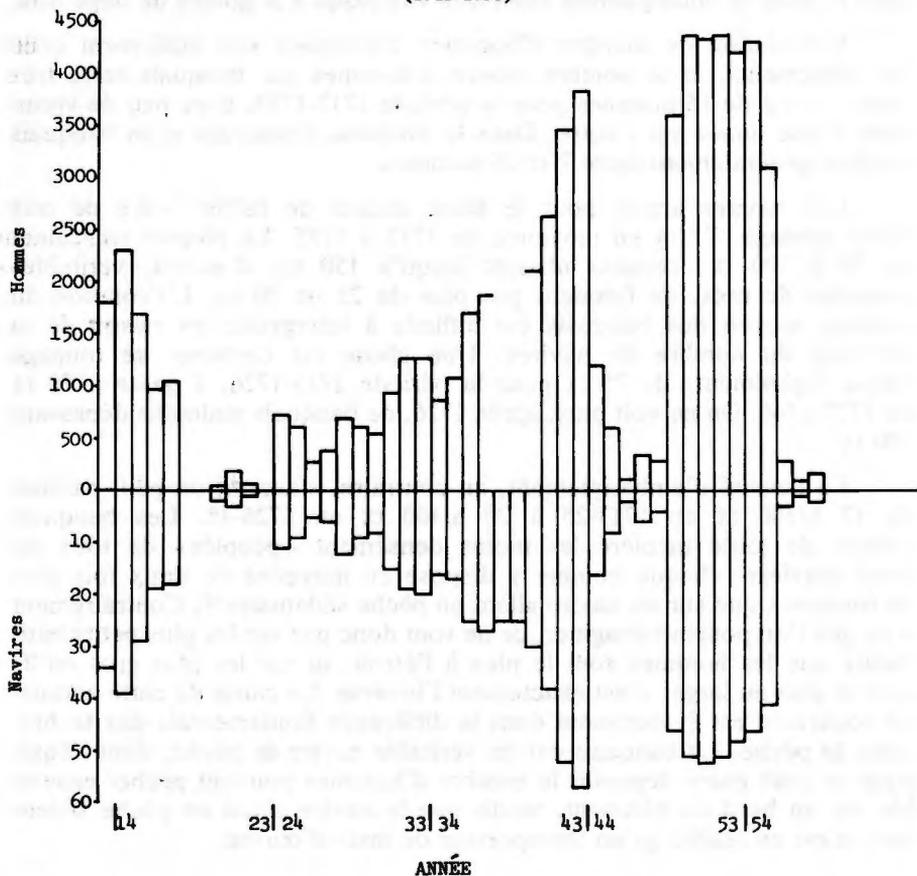
<sup>11</sup> Arrêt du Conseil du 14 juillet 1739 (AN, AD VII, 7A). Cité par LA MORANDIÈRE, *ibid.*, p. 566.

<sup>12</sup> LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche...*, *op. cit.*, p. 567.

<sup>13</sup> Voir *infra*, p. 363-365.

Graphique III

## NOMBRE DE NAVIRES ET D'HOMMES ENVOYÉS DE SAINT-MALOÀ LA CÔTE DE TERRE-NEUVE (1713-1755)



de Terre-Neuve. C'est l'étiage: en 6 ans, 6 navires seulement; aucun en 1718, 1719, et 1723. À partir de 1724, ils y reviennent: on passe brutalement de 0 à 11 navires. La récupération se poursuit alors à un rythme assez rapide, avec des chutes cycliques, jusqu'en 1739, qui voit armer 25 navires. Cette grande dépression des armements pour la côte de Terre-Neuve ne se retrouve pas au niveau global. Les navires malouins désertent donc les côtes de Terre-Neuve pour aller ailleurs. Après 1739, c'est l'envol: les armements doublent presque en trois ans, passant de 30 en 1740 à 57 en 1743. Ce bond prodigieux, dont le départ coïncide avec le déclenchement de la guerre anglo-espagnole (1739) fut très probablement une conséquence directe de celle-ci. En fermant le marché espagnol à la morue sèche anglaise, cette guerre est une aubaine pour les Malouins qui misent à nouveau sur la pêche sédentaire<sup>16</sup>; certains iront même vendre de la morue

<sup>16</sup> Lettre Pontcarré de Viarmes, Intendant de Bretagne, à Durocher, Subdélégué à Nantes, 14 août 1740: «Le sieur de Puyabry, Consul de France à Barcelone, a marqué,

currence anglaise sur le marché de la morue sèche et le déclin accentué de la pêche errante dans de nombreux ports français redonna à la pratique de celle-ci un intérêt passagèrement perdu<sup>14</sup>. Les armements malouins pour le Banc se multiplièrent ainsi très vite jusqu'à la guerre de Sept Ans.

L'évolution du nombre d'hommes d'équipage suit fidèlement celle des armements, et le nombre moyen d'hommes par banquais reste très stable: il est de 15 hommes pour la période 1713-1755, avec peu de variations d'une année sur l'autre. Dans la pratique, l'équipage d'un banquais oscillait généralement entre 7 et 25 hommes.

Les navires armés pour le Banc étaient de faible, voire de très faible tonnage: 75 tx en moyenne de 1713 à 1755. La plupart jaugeaient de 50 à 100 tx; certains allaient jusqu'à 150 tx; d'autres, véritables coquilles de noix, ne faisaient pas plus de 25 ou 30 tx. L'évolution du tonnage moyen des banquais est difficile à interpréter en raison de la faiblesse du nombre de navires. Une chose est certaine: ce tonnage baisse légèrement; de 75 tx pour la période 1713-1726, il passe à 70 tx en 1727-1748. On ne voit plus, après 1726, de banquais malouins dépassant 100 tx.

La densité d'embarquement, au contraire, s'accroît un peu, passant de 17 h/100 tx en 1713-25 à 20 h/100 tx en 1726-48. Les banquais restent de toute manière les moins densément «peuplés» de tous les terre-neuviens: chaque homme y dispose en moyenne de deux fois plus de tonneaux que sur un navire allant en pêche sédentaire<sup>15</sup>. Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, ce ne sont donc pas sur les plus petits bâtiments que les hommes sont le plus à l'étroit, ni sur les plus gros qu'ils sont le plus au large; c'est exactement l'inverse. La cause de cette anomalie apparente est évidemment dans la différence fondamentale des techniques de pêche. Le banquais est un véritable navire de pêche, dont l'équipage ne peut guère dépasser le nombre d'hommes pouvant pêcher ensemble sur un bord du bâtiment, tandis que le navire allant en pêche sédentaire n'est en réalité qu'un transporteur de main d'œuvre.

#### LES ARMEMENTS MALOUINS POUR LA CÔTE DE TERRE-NEUVE, 1713-1755 (graphique n° III).

De 1713 à 1755, Saint-Malo envoya 942 bâtiments à la côte de Terre-Neuve, soit 39,2% des armements terre-neuviens. La quasi-totalité de ces expéditions étaient officiellement destinées pour le Petit Nord, terme qui au sens strict désignait la côte est de la péninsule septentrionale de Terre-Neuve, mais que par extension l'on employait pour nommer toute la côte du French Shore. De 1713 à 1718, on assiste à une chute vertigineuse des armements, qui passent de 39 en 1714 à 0 en 1718. Puis, de 1718 à 1723, un phénomène très curieux se produit: les Malouins abandonnent les côtes

<sup>14</sup> Outre Le Havre et Nantes, où elle se réduisit à presque rien, citons Fécamp, Les Sables d'Olonne, Bayonne et Saint-Jean-de-Luz.

<sup>15</sup> Calcul effectué sur 25 ans. On ne connaît pas avec exactitude les tonnages armés en fonction des destinations après 1748.

anglaise en Espagne<sup>17</sup>. La dernière période, située entre les deux guerres, voit se maintenir le niveau élevé d'armements atteint avant 1744 (45-50 navires par an) avec toutefois un certain essoufflement après 1751. Progressivement revenus au Petit Nord entre 1724 et 1743, les Malouins y restent donc après la guerre de Succession d'Autriche.

Le nombre moyen d'hommes par navire — 67 hommes pour la période 1713-1755 — reste assez stable jusqu'en 1748, oscillant entre 55 et 75 hommes, mais s'accroît ensuite jusqu'en 1754 (93 hommes par navire). Les navires armés pour la côte de Terre-Neuve — 153 tx en moyenne de 1713 à 1755, le double des banquais — étaient de tonnage très variable, allant de 50 à 350 tx. Les plus petits bâtiments étaient souvent des « saques » accompagnant de gros navires appartenant au même armateur<sup>18</sup>. Le tonnage moyen par navire, assez élevé de 1713 à 1717 (176 tx) diminue sensiblement par la suite. Ceci semble directement lié au développement de la pêche sédentaire au Labrador et à Gaspé, qui attire les plus gros navires. Lorsque ceux-ci abandonnent progressivement ces régions, comme nous le verrons, dans les années 1730, le tonnage moyen des bâtiments allant à la côte de Terre-Neuve tend à s'accroître à nouveau.

Avec une densité d'embarquement moyenne de 41 h/100 tx pour la période 1713-1755, les navires allant à la côte de Terre-Neuve portent des équipages deux fois plus « serrés » que ceux des banquais. Comme sur ceux-ci, la densité d'embarquement s'accroît à partir de 1723, mais le mouvement est plus marqué encore : le « bourrage » des hommes augmente ici d'un bon quart entre 1713-1717 et 1724-1728. L'élasticité de la densité d'embarquement était beaucoup plus forte sur les navires allant en pêche sédentaire que sur les banquais : bloqué sur ceux-ci, l'entassement humain était virtuellement sans limites sur ceux-là. Stabilisée à un niveau élevé de 1726 à 1743, la densité d'embarquement s'élève encore, pour un court moment, de 1744 à 1746 : guerre et chômage se conjuguent alors pour faire serrer les rangs...

#### LES ARMEMENTS MALOINS POUR LE LABRADOR, 1713-1755 (graphique n° IV).

Saint-Malo expédia, de 1713 à 1755, 429 navires au Labrador, soit 17,8% des armements terre-neuviens. L'évolution des armements pour le

Monsieur, à Monsieur le Contrôleur Général que le commerce du Royaume en cette ville augmente journellement depuis la déclaration de la guerre entre l'Espagne et l'Angleterre, que les Anglois y faisoient un commerce de près d'un million annuellement en morue seiche, et qu'ils avoient trouvé le secret d'enlever ce commerce aux Bretons, en salant plus qu'eux les morues, sur quoi il observe qu'il seroit facile dans les circonstances présentes aux négociants de Bretagne de s'emparer de ce commerce... Comme cet objet paroît assez important pour mériter attention, je vous prie de faire part de cet avis à tous les armateurs de votre subdélégation afin de les mettre en état d'en profiter » (AD Loire-Atlantique C 744 fo 91).

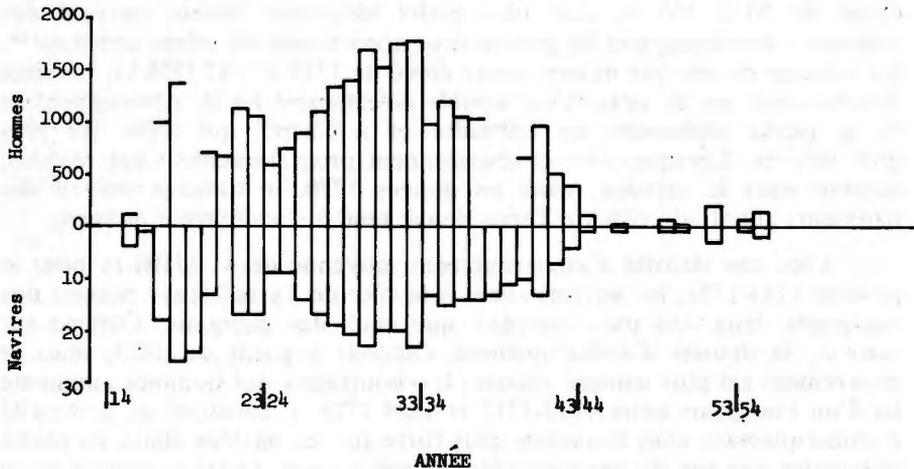
<sup>17</sup> Par l'intermédiaire de Jersey, point de relais traditionnel de la contrebande anglaise. Voir Arch. de la Chambre de Commerce de Bayonne 12 No 16, et H. SÉE, « Le commerce des morues en Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Mémoires Hayem*, 1929, p. 274-275.

<sup>18</sup> Les saques étaient des navires chargés de ramener directement en France la majeure partie de l'équipage, les huiles, et le matériel des bâtiments qui allaient vendre leur morue en Méditerranée.

Labrador suit grossièrement une ligne inverse de celle des armements pour la côte de Terre-Neuve. À peu près nuls au XVII<sup>e</sup> siècle jusqu'en 1716, les armements pour la « Grande Baye » bondissent brutalement en 1717-18-19 à un niveau qu'ils ne retrouveront plus jamais. C'est la ruée : en deux ans — 1716-1718 — on passe de 1 à 26 navires. Que s'est-il passé ?

Graphique IV

NOMBRE DE NAVIRES ET D'HOMMES ENVOYÉS DE SAINT-MALO AU LABRADOR  
(1713-1755)



La Cour de Versailles, qui avait soutenu l'installation d'un établissement permanent canadien à la côte du Labrador en 1705<sup>19</sup>, commença à s'intéresser sérieusement à cette région à la fin de la guerre de Succession d'Espagne, lorsqu'il devint évident que la défaite pourrait entraîner la perte de tout droit sur Terre-Neuve. Pontchartrain envisageait en 1712 de remplacer le Chapeau Rouge (côte sud de Terre-Neuve) par l'île du Cap Breton, et le Petit Nord par le Labrador<sup>20</sup>. Pour diverses raisons, notamment stratégiques, le Labrador n'eut pas sa préférence, mais il continua à s'y intéresser<sup>21</sup>. Des bâtiments malouins envoyés au Petit Nord dans les années 1712-1713 s'essayèrent sur les fonds du Labrador, avec succès semble-t-il. En 1715-1716, quelques navires sont armés directement pour le Labrador. La réussite de ces « ballons d'essai » entraîne alors un afflux massif en 1717-18-19. Mais la campagne de 1719 fut mauvaise : trop de navires pour trop peu de grèves utilisables, et les

<sup>19</sup> À la suite de l'initiative d'un officier canadien, Augustin le Gardeur de Courtemanche. Voir LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche...*, *op. cit.*, p. 707-712, et Arch. du Québec, Pièces du Labrador, p. 16.

<sup>20</sup> Lettre Pontchartrain à Vaudreuil et Hocquart, 26 juin 1712 (AN Colonies C11 B, 1, fo 17).

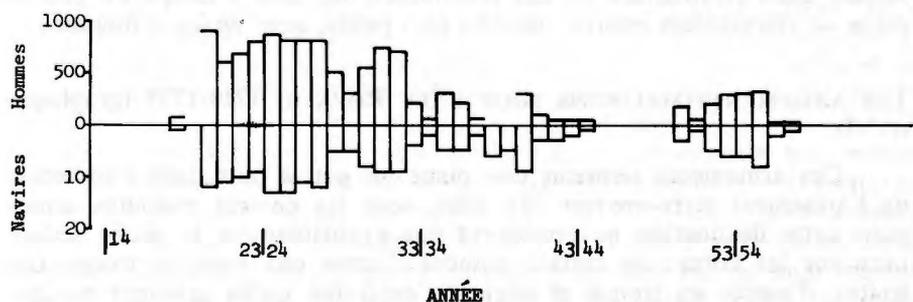
<sup>21</sup> En 1715, il fit reconnaître par un officier canadien, de Boishébert, les havres susceptibles d'accueillir des morutiers français. Voir AN Marine B1, 8, fo 411, et LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche...*, *op. cit.*, p. 713.

glaces ne libèrent la côte qu'au début de Juin. D'où chute considérable des armements en 1720-21. En 1721-22, les havres furent libérés début Mai, et la pêche fut particulièrement fructueuse, ce qui explique le redressement des années 1722-23<sup>22</sup>. Même phénomène de dépression en 1724-25 succédant à la mauvaise année 1723. À partir de 1725, une série de bonnes années entraîne une hausse continue des armements qui culminent à nouveau en 1730-33 jusqu'à la crise de 1732-33 qui atteint toute la pêche sédentaire malouine, et particulièrement celle du Labrador. Coup fatal, semble-t-il : Saint-Malo abandonne alors progressivement le Labrador. Les armements pour la « Grande Baye » cesseront pratiquement après 1743.

Malgré les imperfections de nos sources pour les années 1715-1720, il semble que les records absolus du nombre d'hommes embarqués pour le Labrador ne furent pas atteints en 1718-19 comme on pourrait s'y attendre, mais beaucoup plus tard en 1732-33, malgré un nombre d'armements plus faible. La taille moyenne des équipages s'accroît en effet régulièrement et fortement de 1715 à 1732, passant de 53 hommes en 1717-18 à 82 hommes en 1732-33. Elle se stabilise ensuite à un niveau très élevé jusqu'en 1744. Il y a eu alors hausse progressive du tonnage moyen : on passe de 151 tx pour la période 1715-1730 à près de 160 tx en 1730-1749. Mais la densité d'embarquement pour le Labrador — la plus forte de tout le trafic terre-neuvier : 44 h/100 tx — reste à peu près stable. L'accroissement des hommes suit celui des tonnages, du moins après 1720. Cette stabilisation des densités, en effet, fait suite au fort mouvement de hausse des années 1717-21, qui rappelle celui constaté à la même époque pour le Banc et la côte de Terre-Neuve.

Graphique V

NOMBRE DE NAVIRES ET D'HOMMES ENVOYÉS DE SAINT-MALO À GASPÉ (1713-1755)



LES ARMEMENTS MALOUGIN POUR GASPÉ, 1713-1755 (graphique n° V).

De 1713 à 1755, Saint-Malo arma 204 navires pour la pêche à Gaspé ; 8,5% des armements terre-neuviens, deux fois moins qu'au Labrador. L'évolution générale des armements pour Gaspé s'apparente à celle que nous avons constatée pour le Labrador : brutale expansion au seuil des années 1720, puis déclin progressif, avec toutefois ici un redressement

<sup>22</sup> LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche...*, op. cit., p. 723-729.

entre les deux guerres du milieu du siècle qu'on ne perçoit pas au Labrador. Gaspé, presque ignoré des Malouins jusqu'en 1719, voit subitement arriver 12 navires en 1720. Solution de rechange, comme le Labrador, à la perte du « Chapeau Rouge » en 1713, Gaspé offrait l'avantage d'être libéré des glaces plus tôt que le Labrador, et il semble que ce soit l'échec de la campagne de 1719 au Labrador qui ait directement poussé les armateurs à se tourner vers Gaspé<sup>23</sup>. On constate ensuite un certain mouvement de balancier entre le Labrador et Gaspé : les hausses d'armement pour le Labrador provoquées par de bonnes années — 1722-23, 1728-29, 1733 — correspondent à des chutes d'armements pour Gaspé. Au contraire, aux chutes d'armements pour le Labrador — 1724-25, 1731-32, 1740 — répondent souvent des hausses pour Gaspé. Une partie du trafic oscille donc entre ces deux destinations, en fonction de la conjoncture locale.

La crise de 1732-33 est plus sensible encore au niveau des équipages qu'à celui des armements : elle est suivie d'une chute brutale — et définitive — des deux tiers du nombre d'hommes embarqués pour Gaspé. Cet effondrement est partiellement causé par une forte réduction du nombre moyen d'hommes par navire, phénomène qui ne se retrouve ni au Labrador, ni à la côte de Terre-Neuve. Les bâtiments armés pour Gaspé, qui prenaient en moyenne 75 hommes de 1718 à 1732, n'en portent plus que 45 entre 1733 et 1755. C'est qu'il y a eu à partir de 1733 d'une part réduction du tonnage moyen des navires — 170 tx en 1718-32 à 119 tx en 1733-44 —, d'autre part réduction de la densité d'embarquement — de 43 h/100 tx en 1718-32 à 31 h/100 tx pour 1733-44 —.

Comme au Labrador, les armements pour Gaspé sont en déclin sensible après 1732-33. Mais tandis que ce déclin se manifeste surtout par une diminution du nombre des armements au Labrador, sans changement majeur dans la structure de ces armements, on note à Gaspé un phénomène de rétractation interne : navires plus petits, avec moins d'hommes.

#### LES ARMEMENTS MALOINS POUR L'ÎLE ROYALE, 1713-1755 (graphique n° VI).

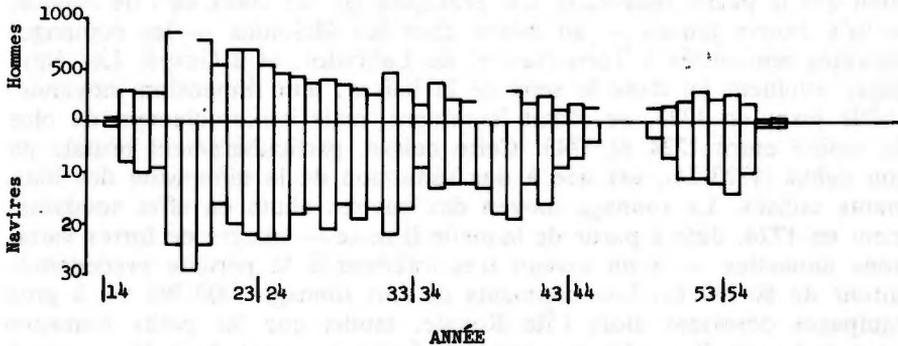
Ces armements tiennent une place un peu à part dans l'ensemble de l'armement terre-neuvier. En effet, tous les navires malouins armés pour cette destination ne pratiquent pas exclusivement la pêche sédentaire sur les côtes ; un certain nombre d'entre eux vont en troque (ou traite), d'autres en troque et pêche ; c'est-à-dire qu'ils achètent entièrement ou partiellement leur cargaison de morue aux habitants de l'Île Royale, avec les denrées, le sel, et les produits manufacturés qu'ils leur livrent. Il est très difficile de connaître le type d'opérations effectuées par les navires armés pour l'Île Royale à partir des sources administratives (Amirauté, Inscription maritime) parce que celles-ci sont géné-

<sup>23</sup> Sur les dix armateurs qui « lancent » la pêche malouine à Gaspé en 1720, six avaient armé un ou plusieurs navires pour le Labrador l'année précédente. En 1720, Gaspé reçoit un nombre de navires équivalent à ce que perd le Labrador.

ralement muettes à ce sujet. Les équipages des navires armés en troc sont en principe peu nombreux et payés au mois, tandis que ceux des navires armés en pêche sont plus importants et sont payés à la part; mais il n'y a là rien d'automatique, et les situations mixtes — pêche et troc — semblent fréquentes.

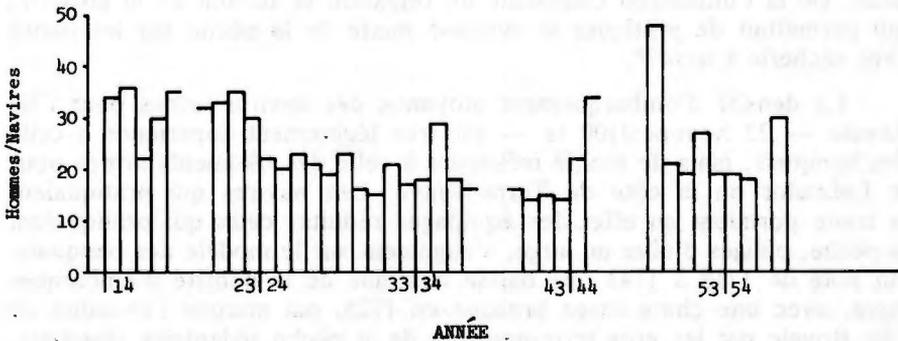
Graphique VI.a

NOMBRE DE NAVIRES ET D'HOMMES ENVOYÉS DE SAINT-MALO À L'ÎLE ROYALE  
(1713-1755)



Graphique VI.b

NOMBRE MOYEN D'HOMMES D'ÉQUIPAGE PAR NAVIRE



Saint-Malo envoya 568 bâtiments à l'Île Royale entre 1713 et 1755, soit 23,6% de ses armements terre-neuviens. Cette région vient donc en deuxième position pour le nombre de navires armés après la côte de Terre-Neuve. L'évolution des armements pour l'Île Royale rappelle celle constatée pour le Labrador et Gaspé: courte période d'hésitation de 1713 à 1717, suivie d'une véritable ruée en 1718-19 (29 navires en 1719); stabilisation à un niveau élevé de 1720 à 1732; puis décrochement brutal à partir de 1733. Les armements se maintiennent ensuite, mais à un niveau nettement plus faible; ils semblent repartir en 1739-40, mais ne parvien-

ment pas à décoller: les mauvaises pêches de 1740-41-42, puis la guerre entraînent leur effondrement<sup>24</sup>. Le trafic se rétablit progressivement à partir de 1749 pour atteindre en 1753-54 un niveau comparable à celui de l'avant-guerre; nous avons constaté un semblable mouvement de récupération à Gaspé, mais pas au Labrador.

Les équipages des navires expédiés à l'Île Royale sont beaucoup moins nombreux que ceux des bâtiments armés pour le Labrador ou Gaspé, mais un peu plus importants que ceux des banquais: 24 hommes en moyenne. Ils oscillent généralement entre 10 et 50 hommes par navire. Bien que la pêche sédentaire soit pratiquée sur les côtes de l'Île Royale, on n'y trouve jamais — au moins chez les Malouins — les équipages énormes rencontrés à Terre-Neuve, au Labrador, et à Gaspé. Les équipages évoluent ici dans le sens de la baisse: leur dimension moyenne, stable jusqu'en 1723, se réduit lentement, mais inexorablement de plus de moitié entre 1724 et 1743. Cette baisse, particulièrement brutale en son début (1723-24), est liée à une réduction de la dimension des bâtiments utilisés. Le tonnage moyen des navires chute en effet soudainement en 1724, date à partir de laquelle il reste — malgré de fortes variations annuelles — à un niveau très inférieur à la période précédente: autour de 80-100 tx. Les bâtiments de fort tonnage (200-300 tx) à gros équipages désertent alors l'Île Royale, tandis que les petits tonnages les remplacent. Il semble que ces modifications soient dues d'une part à la difficulté croissante éprouvée surtout par les gros navires, à trouver des graves suffisamment étendues pour leurs besoins — on les avait concédées en priorité aux anciens habitants de Plaisance, — et d'autre part à l'éloignement de la morue de la côte du Cap Breton pendant une partie de la saison de pêche, qui rendait l'emploi des chaloupes classiques difficile. De là l'utilisation croissante du brigantin et surtout de la goélette, qui permettait de pratiquer le système mixte de la pêche sur les bancs avec sécherie à terre<sup>25</sup>.

La densité d'embarquement moyenne des navires armés pour l'Île Royale — 22 hommes/100 tx — est très légèrement supérieure à celle des banquais, mais de moitié inférieure à celle des bâtiments armés pour le Labrador ou la côte de Terre-Neuve. Les navires qui pratiquaient la traite portaient en effet des équipages réduits; ceux qui pratiquaient la pêche, obligés d'aller au large, s'alignaient sur le modèle des banquais. On note de 1718 à 1743 une baisse continue de la densité d'embarquement, avec une chute assez brusque en 1725, qui marque l'abandon de l'Île Royale par les gros terre-neuviens de la pêche sédentaire classique. Cette longue «déconcentration» des hommes embarqués est peut-être le signe d'un recul général de la pêche au profit de la traite, les armateurs préférant, au fur et à mesure que la colonie se développe, acheter leur morue à l'habitant plutôt que la «produire» eux-mêmes.

<sup>24</sup> LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche...*, op. cit., p. 678-680.

<sup>25</sup> Les équipages des goélettes pouvaient aller chercher la morue loin des côtes, la salaient à bord comme la morue verte, allaient la faire sécher sur les graves de l'Île Royale, puis repartaient sur les bancs prendre une nouvelle cargaison. Voir LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche...*, op. cit., p. 666-667.

L'analyse interne des diverses composantes du trafic terre-neuvier malouin dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle permet de distinguer très nettement quatre périodes dans l'évolution de ce trafic :

— 1713 à 1717-1720. Ce sont des années d'hésitation, de transition. Le traité d'Utrecht a brisé la structure géographique traditionnelle de la pêche terre-neuvrière, et un nouvel équilibre se cherche. Les Malouins tournent leurs yeux vers les côtes du continent: Labrador, Île Royale, Gaspé. La plupart se méfient, et restent au Petit Nord, en terrain connu. Quelques-uns osent se lancer vers l'Île Royale ou passent directement au Labrador. On les observe.

— 1717-20 à 1732-33. C'est le succès. Les timides essais effectués sur les nouveaux fonds réussissent, et c'est à une véritable ruée sur les côtes canadiennes que l'on assiste en 1717-1720. Les Malouins quittent complètement Terre-Neuve, comme si la France y avait perdu tous ses droits de pêche. La quinzaine d'années qui suit voit l'apogée de la pêche « continentale » : l'essentiel de l'activité morutière malouine se concentre sur le Labrador, Gaspé, et l'Île Royale. Une certaine saturation se produit assez rapidement — les Malouins sont nombreux et ne sont pas seuls — entraînant un plafonnement des armements dans ces régions, avec à partir de 1724 un retour progressif mais encore hésitant vers le Petit Nord. Au Labrador comme à Gaspé, les navires sont plus gros et les équipages plus entassés que jamais.

— 1732-33 à 1744. En 1732-33, une crise très forte, semble-t-il, frappe la pêche continentale. Sur les côtes de Terre-Neuve et sur le Banc, par contre, on souffre beaucoup moins. Il est difficile de saisir les causes exactes de cette crise; il semble toutefois que les hivers de 1732 et surtout de 1733 aient été exceptionnellement longs, bloquant l'accès des côtes très au delà de la période habituelle: le Petit Nord était encore entouré de glaces à la date du 28 juin 1733<sup>26</sup>. À partir de là, la conjoncture se renverse complètement: les Malouins quittent d'abord le Labrador, puis, après 1740, Gaspé et dans une moindre mesure l'Île Royale. Simultanément, leur mouvement de retour sur les côtes de Terre-Neuve se poursuit, et s'accélère subitement après 1739: c'est la ruée de 1717-1720, mais en sens inverse. La poussée est telle qu'elle déborde le Petit Nord; des navires sont armés le plus officiellement du monde pour le Cap de Ray<sup>27</sup> au sud-ouest de l'île, région que le traité d'Utrecht — d'après les Anglais — ne permettait pas aux Français de fréquenter. Cette expansion fulgurante est brisée net par la guerre (1744).

— 1748 à 1755. Après l'intermède de la guerre, une nouvelle redistribution se précise: les armements pour la côte de Terre-Neuve plafonnent à un niveau élevé, mais les très gros équipages sont de plus en plus nombreux. L'expansion au Petit Nord se poursuit donc, mais seulement

<sup>26</sup> Le navire *Comtesse de Pontval*, armé pour le Labrador, et « pery parmi les glaces à la coste du petit nord » le 6 juin 1733, n'avait pas encore pu atteindre sa destination à cette date. Le *René Michel* subit le même sort le 28 juin (Arch. de la Marine Brest C4 178 année 1733).

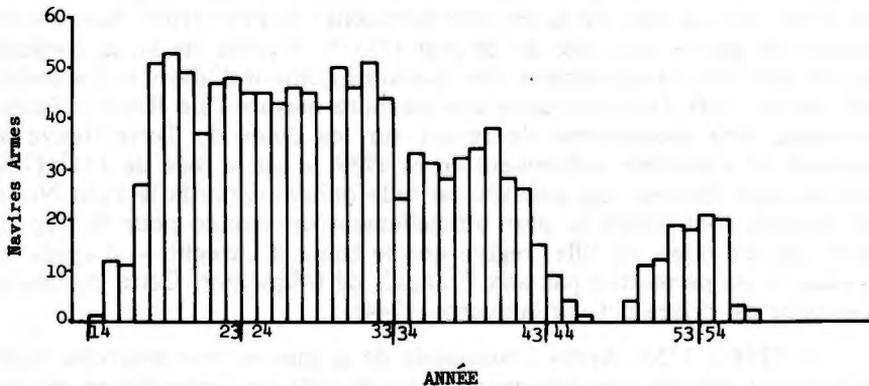
<sup>27</sup> Souvent orthographié « Cadray » ou « Cadre » dans les textes anciens.

au niveau des hommes. Elle se trouve vite bloquée (1750-51), et le « trop plein » se retourne alors vers Gaspé et l'Île Royale qui retrouvent un niveau de fréquentation moyen, à peu près comparable à celui de l'avant-guerre. Le vigoureux décollage des armements pour le Banc double cet apogée de la pêche sédentaire.

La première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle est donc caractérisée par une expansion en deux temps de l'armement terre-neuvier malouin. Les vingt années qui suivent le traité d'Utrecht — 1713-1733 — paraissent avoir été difficiles. Le repli sur les côtes du Continent, panacée d'un moment au seuil des années 20 — comme le Système — ne donna pas les résultats escomptés. À long terme, ce fut un échec. Trop de navires, avec trop d'hommes, voulurent se partager trop peu de places<sup>28</sup>. Le redressement s'opère dans la période 1734-1755. La progression des armements prend alors une pente beaucoup plus accentuée. Conscients de leur échec, les Malouins font marche arrière, reviennent à Terre-Neuve, et décident d'aller eux aussi pêcher la morue verte sur le Banc pour échapper partiellement à la concurrence anglaise, dont la très opportune guerre anglo-espagnole les libère un instant. L'impact de la guerre de 1744-48 ne semble pas, à long terme, avoir fortement troublé le grand essor de ces vingt années, qui culmine à la veille de la guerre de Sept Ans.

Graphique VII.a

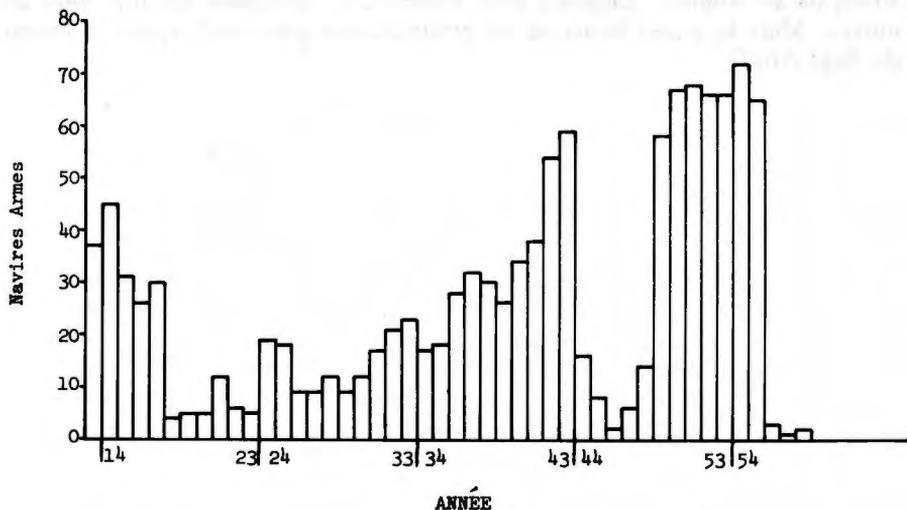
NOMBRE DE NAVIRES ARMÉS À SAINT-MALO POUR LE LABRADOR, GASPÉ, ET L'ÎLE ROYALE (1713-1755)



<sup>28</sup> Cela peut sembler paradoxal vu l'étendue des côtes. Mais une toute petite partie seulement de celles-ci était propre au séchage de la morue. D'autre part, les capitaines répugnaient à s'aventurer sur des fonds de pêche inexplorés, à cause des risques d'échec que cela impliquait; tous les navires avaient donc tendance à se concentrer sur quelques havres bien connus, d'où de fréquents conflits. Ajoutons que la réglementation pour la prise des havres en vigueur à la côte de Terre-Neuve n'était appliquée ni au Labrador ni à Gaspé.

## Graphique VII.b

NOMBRE DE NAVIRES ARMÉS À SAINT-MALO POUR LE BANC ET LES CÔTES DE TERRE-NEUVE  
(1713-1755)



On ne peut manquer d'être frappé, enfin, par la stupéfiante concordance qui lie l'évolution du trafic terre-neuvier malouin à celle des relations franco-anglaises dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle (voir graphique n° VII). Le grand mouvement de reflux des armements malouins vers les côtes du Canada coïncide exactement avec la période de détente diplomatique inaugurée par la Triple Alliance de La Haye en 1717, et qui s'achève dans les années 1730. C'était sur ces côtes que les risques de contacts franco-anglais étaient les plus faibles. L'époque où les relations entre les deux pays se détériorent à nouveau correspond à celle où les Malouins reviennent à Terre-Neuve et sur le Banc, c'est-à-dire dans les régions de contacts entre pêcheurs des deux nations<sup>29</sup>. Le deuxième quart du siècle est en effet marqué par une vigoureuse expansion des zones de pêche anglaises le long des côtes de Terre-Neuve en direction des positions françaises et sur le Banc<sup>30</sup>. Lorsqu'éclatent les guerres de Succession

<sup>29</sup> Le seul point de contact entre pêcheurs français et anglais sur la côte canadienne était à l'extrême sud de l'Île Royale, dans la région de Canso.

<sup>30</sup> C. Grant HEAD, *Eighteenth Century Newfoundland*, Toronto, 1976, p. 65: « from 1720 onwards to mid-century, however, the production from the island's inshore fishery increased greatly.... Elsewhere, and including some nine tenths of the fishing activity, the landings were swelling. In some areas, such as the southern shore, at Saint-John's, in Conception Bay, in Trinity Bay, and in Bonavista Bay, the rate of increase was nothing short of phenomenal. » Voir également R. G. LOUNSBURY, *The British Fishery at Newfoundland 1634-1763*, Yale U.P., 1934, p. 311: « By 1731, (the inshore fishery) was... overdeveloped and overcrowded... » L'auteur note alors « the gradual expansion of the Newfoundlanders into the harbors lying west of Cap Race and north of Cape Bonavista », ainsi que « the rapid development of the Bank fishery » (p. 311). Il ajoute p. 320: « between 1729 and 1763, the « Schemes of the Fishery » which each governor submitted with his annual report contained the names of an increasing number of harbors along the coast of Newfoundland. »

d'Autriche et de Sept Ans, pêcheurs malouins et pêcheurs anglais, plus près les uns des autres qu'ils ne l'ont jamais été, semblent par leur simple présence se menacer mutuellement. La compétition, progressivement, s'étend des marchés aux fonds de pêche. Tel un étou qui se resserre, Français et Anglais, toujours plus nombreux, marchent les uns vers les autres. Mais le grand heurt ne se produira que plus tard, après la guerre de Sept Ans<sup>31</sup>.

<sup>31</sup> La « guerre » entre pêcheurs français et anglais se trouve à la fois retardée et activée par la guerre de Sept Ans. Sur le terrain, celle-ci représente une trêve, puisque les Français, échaudés en 1755, n'arment presque plus. Mais les Anglais en profitent pour accélérer leur progression, notamment sur les côtes du French Shore, au moment où les Français, éliminés des côtes du Canada, vont devoir s'y concentrer.