Annales de Normandie

Janvier 2001

# Les mutations du commerce maritime du Havre (1680-1730)

Par Edouard Delobette

1. LES CAMPAGNES TERRENEUVIÈRES

a) Terre-neuve : un trafic centenaire

*(1) Origine et essor du trafic*

Lorsque François 1er ordonne la construction de la Ville Françoise de Grâce en 1517, la morue est en passe de détrôner le hareng, "poisson-roi" du Moyen-Age[91]. Les terreneuviers du royaume, les plus nombreux en Europe, dominent le marché méditerranéen et anglais[92] à partir des années 1570. Rouen tire grand profit en France de la redistribution de ce produit halieutique. Le Havre doit une grande part de son essor commercial et maritime du XVIe siècle aux armements terreneuviers. Un siècle plus tard dans son ouvrage favorable au mercantilisme, Antoine de Montchrestien souligne en

---

88 Jacques Duval d'Eprémesnil prend en 1717 une soumission de 150.000 lt dans la Compagnie d'Occident et est taxé en 1722 par le visa à 2.634.996 lt comme gros négociant importateur de denrées coloniales, P. HARSIN, "La création de la Compagnie d'Occident (1717)" in *Revue histoire économique et sociale,* XXXIV (1956), p. 26.

89 Pierre Cazejus, capitaine de la *Richarde sans Peur* armée en course au Havre en 1702 est marchand associé avec Bunel en 1723 dans l'importation de laines et de soudes et intéressé dans le heu le *Simon François* de 80 tx, capne. Simon Gallais. Les Cazejus illustrent les liens marchands entre Marseille, Le Havre et Rouen. Sur cette maison établie aussi à Smyrne et dans le commerce entre Marseille et le Levant, cf. Ch. CARRIÈRE, *Négociants marseillais...op. cit.,* t. I, p. 537 et 563.

90 AMLH, CC 1, Michel Du Bocage (1676-1728) débarque de la *Découverte* plus de 1.200.000 lt en or et argent ainsi que des marchandises au Havre en 1713 après son périple au Chili et en Chine. Il acquiert en 1717 la seigneurie de Bléville.

91 On attend beaucoup des travaux de François-Xavier Lemercier sur le trafic terreneuvier à Honfleur. Un des leviers de la reprise post-médiévale vers 1470-1480 serait-il la pêche morutière ?

92 Cf. M. MOLLAT, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen-Age,* Paris, 1952, p. 264-267. La commercialisation des morues active la circulation monétaire si nécessaire au Commerce :, "*on peut dire que le meilleur traficq de l'europe est d'aller pescher la molue...On en retire de grands deniers d'Espaigne*" Bib. Nat., ms fr. n° 4826, 1630.

1615 l'importance des pêches morutières dans la croissance économique du pays[93].

En 1627, Le Havre compte 80 terreneuviers de 40 à 120 tonneaux (plus 3 de 100 tx à Harfleur), contre 10 "*grands navires*" pour "*l'Espagne, Madère et le long cours et plusieurs autres qui vont à La Rochelle, Bretaigne et autres lieux de ce Royaume*" c'est à dire au cabotage (8 de 20-25 tx à Harfleur pour les vins d'Aunis et cidres de Basse-Normandie). Il y a aussi 5 vaisseaux de guerre de 100 tonneaux construits en Hollande et 4 pataches en construction[94]. Après 1661, la politique de développement de la marine de commerce mise en œuvre par Colbert donne un coup de fouet à la construction de terreneuviers au Havre : "*...Le sieur Colbert intendant des finances ayant le département du commerce engagea le roi dès le 5 décembre 1664 a donner un arrêt du conseil dans le quel il est porté que S.M. ayant le dessein de faire fleurir le commerce maritime* [...] *Cet arrest eut son exécution pendant quelque tems et la ville du Havre dont le principal commerce a toujours été la pêche de la molüe commence a se peupler de vaisseaux beaucoup plus grands que de coutume et en sy grand nombre qu'on y en a vu plusieurs de cent pêcheurs sans compter les autres navigateurs d'Espagne et du Nord nonobstant la difficulté de l'entrée du port...*"[95].

*(2) Les trafics terreneuviers au XVIIe siècle*

La pêche ou plutôt les pêches terreneuvières se divisent en deux catégories distinctes. La pêche à la morue sèche comprend le séjour de l'équipage à la côte de Terre-Neuve durant la campagne de pêche. Les terreneuviers du Havre et de Honfleur à la morue sèche arment surtout pour Gaspé, l'île Saint-Jean et l'île Percée mais ce type de pêche minoritaire au Havre est progressivement abandonné[96]. La pêche à la morue verte est la plus communément pratiquée au Havre.

---

93 Sans compter les armements de "*plus de six cents vaisseaux*" et les matelots embarqués pour cette pêche en Bretagne et en Normandie, "*ce négoce apporte un grand profit aux laboureurs et aux marchands qui s'en mêlent ; aux premiers, par la vente de leurs lards, pois, fèves, chanvres, cordages ; aux autres, par un gain presque ordinaire de trente, quarante, et quelquefois cinquante pour cent, que leur produit l'argent qu'ils ont avancé pour faire cette pêche*", in *Traicté de l'Oeconomie politique*, Rouen, 1615, p. 231, Bibl. Mun. Le Havre (BMLH), R 287.

94 Bibl. Nat., *Ms. fr.*, n° 18596, enquête de Nicolas Langlois, sieur de Collemoulins en 1627. Les armements havrais du second XVIe siècle pour le commerce interlope "au bout de la pique" avec les colonies espagnoles et portugaises existant encore vers 1610, semblent depuis avoir complètement disparu, cf. E. DELOBETTE, "La traite négrière au Havre aux XVIe et XVIIe siècles. Premiers repérages heuristiques et essai de mesure quantitative" in *Les ports normands : un modèle ?* actes du colloque de Rouen des 28-29 mai 1998, Rouen 1999, p. 89-90. KWOCZ, S., "Marchands et marins havrais au XVIe siècle ; comment on préparait les expéditions maritimes en 1579" in *Études normandes*, 4-1992, p. 25-35.

95 AMLH, II 27.

96 Ch. DE LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche français..., .op. cit.*, t. II, p. 702.

*(3) Évolution des pratiques, résistances des privilèges*

Des transformations s'opèrent à partir de la seconde moitié du XVIIe siècle. Les effectifs des terreneuviers déclinent lentement au Havre comme en France[97] au moment où les armateurs confirment leur emprise sur la direction des armements.

Le tiercement de l'armement remonte au XVIe siècle. En théorie, trois intervenants distincts engagent des capitaux dans l'armement. Le propriétaire appelé bourgeois à qui appartient le corps du navire, l'avitailleur ou victuailleur qui fournit les vivres et enfin le maître du navire qui prépare la campagne avec son équipage. Ce tiercement constitue également la base du partage des bénéfices de la campagne de pêche. Dans les faits, les croisements d'intérêts font évoluer les rôles. Le bourgeois participe très souvent à l'avitaillement. Le maître possède des parts de propriété sur le terre-neuvier. On assiste ainsi à une lente évolution pendant le XVIIe siècle. L'armateur, qu'il soit maître de navire ou marchand, maîtrise progressivement seul la préparation et la liquidation de la campagne de pêche.

Le glissement des responsabilités d'armement, du maître vers l'armateur, s'explique aussi par la complexité croissante du financement des campagnes de pêche. En cela, l'armateur a le choix entre le prêt à la Grosse aventure de mer à 15-20 % de prime au moins (aux XVIe-XVIIe siècles) ou bien ouvrir le capital de l'expédition par la cession de parts de navires à des intéressés. Ces derniers sont des marchands locaux, officiers des juridictions, de la marine mais aussi aux marchands-banquiers de Rouen et de Paris, voire le simple *minus habens* par le truchement du financement "en cascade" (R. Richard). Ce second moyen se répand de plus en plus à la fin du XVIIe siècle sans doute en réponse aux défiances des investisseurs de moins en moins enclins à investir à la Grosse des capitaux importants dans ce secteur maritime à la rentabilité aléatoire et déclinante.

Les fonctions de l'armateur sont cependant loin d'être omnipotentes. Son influence est très mouvante dans le jeu des spéculateurs et gens d'affaires qui voient dans ces parts de navires un gain mobile facilement cessible : Gasq, marchand de Paris, vend le 15/04/1701 par intermédiaire de Nicolas Drias du Havre, dans ce cas simple intervenant auprès de l'amirauté, des parts de terreneuviers à de Floissac, directeur des affaires du roi à Caen pour 1811 lt. Cette apparente mobilité contraste nettement avec le cloisonnement fiscal du royaume.

Certains privilèges dressent de véritables barrières entre les provinces créant par là de véritables "chasses gardées[98]". Les armateurs havrais bénéfi-

97 Cf. M. MOLLAT, (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France,* ch. III,L. TURGEON, "Le temps des pêches lointaines : permanences et transformations (vers 1500- vers 1850)", Toulouse, 1987, p. 133-181.

98 Cf. les observations de Boisguilbert à la fin du XVIIe siècle sur les entraves posées par les Aides entre les provinces du royaume in J. MEUVRET, "Les idées économiques en France au XVIIe siècle" in *XVIIe siècle,* 1966, n° 70-71, p. 16.

cient d'un régime fiscal privilégié très favorable maintenu grâce aux puissantes protections intéressées des gouverneurs et des officiers[99]. Il est par exemple rigoureusement impossible aux marchands-armateurs malouins de concurrencer leurs homologues havrais sur le marché de la morue verte vers Paris en raison des privilèges des ports haut-normands[100].

En voici un petit florilège havrais. En 1603, les habitants sont exempts du paiement de l'écu par tonneau car "*ils étaient propriétaires de 200 vaisseaux, es-quels y en a six à sept-vingt qui naviguent chacun an en Espagne, flandre, angleterre, ecosse, irlande, pérou, brésil et autres païs étrangers et le surplus fait la pesche des morues aux terres neufves*"[101]. En 1654, la ville est déchargée du droit d'abord sur les morues venant du Havre pour Paris. Le vieux privilège du Franc-salé, qui n'est pas un privilège sur les sels de pêche mais une exemption de gabelle sur les sels de consommation courante ou "sels de franchise" est détourné de son but. Ce privilège local exerce sur certains la répréhensible tentation de louer leur nom à des armements terreneuviers forains pour leur procurer la jouissance des privilèges locaux.

Ces privilèges sont âprement défendus par les marchands afin de protéger leur activité terreneuvière. La concentration entre les mains de l'armateur de la direction de la campagne de pêche constitue aussi une réplique aux difficultés rencontrées par cette activité maritime.

b) Un dynamisme fragile

*(1) Les navires*

Quelle est la position de l'activité terreneuvière havraise dans le royaume ? Sur un total de 354 mentions dont on a retenu le tonnage connu (pour 46005 tx) on compte 74 actes de propriété sur 87 contenant le tonnage connu des terreneuviers (9790 tx). Le tonnage moyen se monte à 132 tx mais la fourchette s'étend de 50 tx pour la *Marie Françoise* en 1728 aux 400 tx de la *Société* armé en 1708.

Le chevalier de Clerville rapporte en 1662 dans son célèbre mémoire que le nombre de terreneuviers havrais s'élève à 92 navires. Ce nombre approche l'enquête de Colbert de 1664. Le Havre expédie 97 navires sur 352 partis du

---

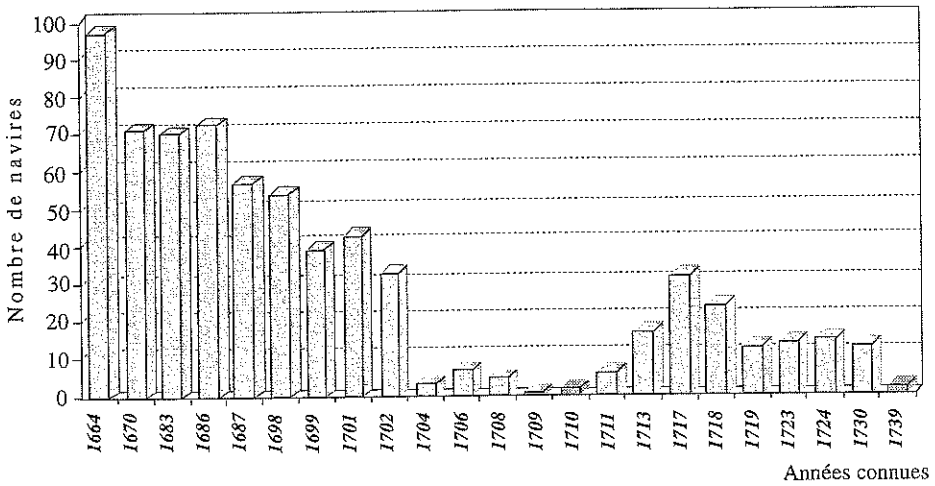
99 AMLH, BB 25, Jean-Baptiste Silly, commissaire ordonnateur de l'arsenal est propriétaire de la moitié du terreneuvier le *Saint-Jean-Baptiste*, capitaine Emo en 1700. Les commis prévaricateurs du duc de Saint-Aignan, gouverneur du Havre depuis 1664, prélèvent une cinquantaine de poignées de morues au déchargement des terreneuviers havrais. L'affaire éclate au grand jour, éclaboussant au passage une partie corrompue de l'échevinage, suite au rapport de l'intendant de la Marine de Montmort adressé à Seignelay en 1685.

100 Ch. DE LA MORANDIÈRE, *op. cit*, tome I, p. 282 : La morue verte pêchée par les terreneuviers de haute-Normandie et déchargée au Havre ne paie qu'un droit très modeste de de 4 sols le cent en poignées et la morue sèche 2 sols le cent en nombre. Celle pêchée par les terreneuviers d'Honfleur et Granville acquitte un droit trois fois plus élevé. Les autres terreneuviers du royaume sont taxés à un montant quinze fois plus élevé.

101 ADSM, C 1238. On attend beaucoup des travaux de Laurence Guillebot de l'EHESS sur l'émigration normande au "Pérou" au XVIe siècle.

royaume soit 27,5 % des terreneuviers français. Le port voisin d'Honfleur expédie à Terre-Neuve 8,5 % du total français. L'ensemble terreneuvier de Basse-Seine dépasse largement les actifs armements malouins.

**Terreneuviers armés au Havre, 1664 - 1739**




Source : ADSM, 216 BP, enregistrement de l'Amirauté

D'une situation dominante en 1664, les armements terreneuviers de la Basse-Seine (les intérêts morutiers du Havre et de Honfleur s'interpénètrent fréquemment)[102] plafonnent ensuite de 1670 à la veille de la guerre de la Ligue d'Augsbourg à 70 navires environ, soit en 1686 une domination indiscutable en nombre de navires mais contestée en tonnage par les gros terreneuviers malouins armés à la morue sèche et verte.

L' apogée et le déclin du trafic morutier en Basse-Seine[103] :

| Années | Nombre d'armements terreneuviers Le Havre et Honfleur (Basse-Seine) | Armements terre-neuviers Saint-Malo |
|---|---|---|
| 1664 | 97 (10000tx)+ 30 à Honfleur | 59 (7280 tx) |
| 1686 | 73 (6316 tx) + Honfleur 34 (2590 tx) | 79 (11695 tx) |

En dépit de la divergence documentaire[104], l'enregistrement de l'amirauté confirme bien le redémarrage vigoureux des armements morutiers havrais au

102 Cf. Arch. dép. du Calvados, archives hospitalières d'Honfleur, série H, le très riche fonds Nicolas Lion d'Honfleur, fin XVIIe-début XVIIIe siècle.

103 A. LESPAGNOL, *op. cit.*, carte p. 275 et p. 287-291.

104 Il y a divergence statistique pour 1698 entre W. SCOVILLE, *The persecution of Huguenots and French Economic Development, 1680-1720,* Los Angeles, 1960, p. 375, Bib. Nat., ms fr., ms n° 4286, f° 30, tous tenants de 17 terreneuviers armés contre La Morandière, et Arch. Nat., *col.*, C/11 F-5, f° 4,

retour de la paix jusqu'à la catastrophique campagne de 1700. Ensuite, le lent déclin se confirme, malgré la courte reprise des armements après 1711, du aux pourparlers entamés avec l'Angleterre, et le plateau des années 1719 à 1730.

Le renouvellement de la flotte s'opère par la construction de 19 navires neufs principalement entre 1683 et 1701 (dont 5 construits sur le Perrey). Mais la construction navale au Havre possède une réputation peu flatteuse à cause des prix élevés des chantiers privés[105]. Les adjudications de navires décrétés ou jugés de bonne prise constituent une deuxième source de renouvellement à bon marché des navires : 14 mentions dont 9 sont adjugées pendant la guerre de Succession d'Espagne. Les 54 autres mentions concernent des transactions de navires d'occasion dont on envisage l'expédition vers les bancs. Clerville rapporte que les armateurs havrais ont rénové la flotte par des constructions neuves ou par le rachat en Hollande de plus de 40 navires sur 92.

Certains navires, neufs ou non, proviennent après 1680 de l'étranger et notamment de Hollande (10 mentions relevées), d'Angleterre (12 mentions), du Nord (2 mentions) et de Gênes (1 mention). Les armateurs se pourvoient aussi dans le royaume : Bayonne (2 mentions), Nantes (2 mentions), les Sables (1), Saint-Malo (1) et en Basse-Normandie (8 mentions).

Le prix moyen d'un terre-neuvier neuf ou d'occasion à la transaction avant armement et mise-hors augmente lentement après 1680 d'après le tableau *infra* :

| Période | prix moyen | nombre de mentions moyennées (prix connus seulement retenus) |
|---|---|---|
| 1680-1698 | 6 569 lt | 6 mentions |
| 1699-1713 | 7 838 lt | 13 mentions |
| 1714-1730 | 10 056 lt | 9 mentions |

Source : ADSM, 216 BP, enregistrement.

Il existe un tonnage-palier au-delà duquel les prix progressent de manière exponentielle par rapport au tonnage. Un terreneuvier neuf ou d'occasion de moins de 150 tonneaux coûte en moyenne pour la période 1680-1730 la somme de 6281 lt. À partir de 150 tonneaux et plus, l'acheteur acquitte en moyenne la somme de 15602 lt soit 2,5 fois plus.

---

tenants respectivement de 54 et 40/50 terreneuviers. Notre faveur va à la seconde hypothèse, ayant constaté dans le cadre de notre thèse pour la période 1680-1820, les rapides facultés du négoce havrais à constamment anticiper avec vigueur la reprise des trafics maritimes au retour de la paix.

105 J. DELUMEAU, "Les constructions navales à Saint-Malo à la fin du XVIIe siècle" in *Rev. d'Hist. Eco. et Soc.*, 1964, p. 162-169, le *César* de 180 tx, endommagé à sa sortie du Havre en 1687 est entièrement réparé à Saint-Malo où la dépense prévue est trois fois plus faible que dans le port normand.

*(2) Le drainage des capitaux*

Robert Richard a jadis et avec intuition analysé les comptes de campagnes de quelques terreneuviers havrais à partir des sources de l'amirauté[106]. On y observe de pragmatiques techniques de financement des armements terreneuviers havrais à l'exemple du capitaine Michel Pottier du *Saint-François d'Assise*[107]. Ce navire doit appareiller pour Terre-Neuve mais il manque 2 000 lt pour boucler le "boudehors"[108] du bâtiment. Le propriétaire, Robert de Franquetot, sieur de Tourlaville, adresse de Paris une lettre de change payable à l'ordre du capitaine tirée chez Lecoulteux de Paris sur les Lecoulteux de Rouen. Au cas où Pottier ne puisse retirer à Rouen les 2 000 lt nécessaires, Thirel, le consignataire havrais du navire, doit lui tenir cette somme à disposition et en espèces chez Morisse frères, marchands-banquiers du Havre et correspondants des Lecoulteux de Rouen. Par malchance, Morisse ne dispose pas des fonds nécessaires. Pottier adresse alors ordre payable de la lettre à Thirel qui se pourvoit à Montivilliers des 2 000 lt en espèces, en tant que receveur de l'hôpital, auprès de Gaumont, receveur des Tailles. Cet exemple souligne la souplesse de la lettre de change lors de connexions occasionnelles entre les réseaux banquier et fiscaux.

Cette pratique montre aussi la carence bancaire locale en cas d'imprévu. D'ordinaire, le capitaine terreneuvier fait appel au marché des capitaux par l'intermédiaire du marchand local[109]. Marie de Saint-Léger, veuve Bailleul, du Havre, joue le rôle d'agence bancaire avant la lettre en procurant les capitaux demandés contre des cédules[110] signées des capitaines terreneuviers. Elle fait ensuite créditer son compte par des remises chez le banquier parisien Claude de Corberon, conseiller-secrétaire du roi et fermier des aides de Paris en 1688.

Les obligations à la grosse pour Terre-Neuve prises par les capitaines dépassent exceptionnellement 500 lt chaque et se placent à 17 % de profit en

---

106 R. RICHARD, "Comptes et profits de navires terreneuviers du Havre au XVIIe siècle" in *Revue d'Histoire Economique et Sociale,* 1976, n° 4 , p. 476-523.

107 ADSM, 2 E 70/426, année 1702, inv. ap. décès d'Hippolyte Thirel, élu en 1698 receveur et administrateur de l'Hôpital général du Havre, intéressé pour 1/4 et 1/8 dans un navire neuf en avril 1699 avec Jacques et Bernard Maraine, marchand mercier, Lechevalier de Caudebec, Jean Maraine, maître du navire, 216 BP 384.

108 Il s'agit du synonyme local de la mise-hors : "*...laquelle somme due par Houssaye audit Morisse tant pour reste du prix de la vente a luy faite par Morisse de la tierce partie que pour le boute hors d'icelle part et frais faits en conséquence...*", cf. ADSM, 2 E 70/398, 17/10/1693.

109 Le chevalier de Clerville relate que les armateurs terreneuviers du Havre "*n'ont pas de fond suffisant pour pouvoir mettre plus de quinze vaisseaux a la mer pour la pêche des morües, qui est maintenant le seul objet de leur navigation* [1662]. *Mais comme ils sont assez abondamment assistés de l'argent des bourgeois susd.* [de Rouen et Paris] *et mesme de plusieurs autres personnes d'une condition plus relevée, qui le leur prestent a vingt cinq pour cent...*".

110 Promesse de payer sous seing privé, (Littré). ADSM, 2E 70/384, 31/08/1688, veuve Bailleul à de Corberon : "*Je vous donne avis que* [...] *le capitaine acher dans lequel avez de l'argent renouvelle part a la grosse* [...] *je vous prie de me dire si vous souheter que je vous envoye les lettres obligations a mesure que les navires partirons...*". Rôle national de la place financière parisienne : de Corberon prête aussi à la Grosse à Bordeaux comme d'autres marchands-banquiers parisiens Tronchot, Forne, Jabach, de Bailly, cf. O. PETRE-GRENOUILLEAU, *Négoces maritimes..,op. cit.*, p. 79.

1688 d'après la veuve Bailleul[111]. Un autre exemple avec le prêt que Louis le Bedel, procureur de Claude de Corberon, avance en 1689 à la grosse pour Terre-Neuve à Louis Deneufville, armateur de la *Sainte-Geneviève,* capitaine Hautot. Les parts s'élèvent à 587 lt au total pour 235 lt et 352 lt. On peut s'étonner de la modestie du montant des sommes avancées à la grosse pour ces armements. Mais le tableau des comptes de mise-hors de terreneuviers élaboré par Robert Richard ne contient aucun armement dont la mise-hors atteint 10.000 lt et confirme le financement "en cascade" des armements[112]. Celle du *Saint-Laurent* en 1685, année la plus proche des cédules citées, atteint 7564 lt. La faible valeur nominale des obligations à la Grosse dessine un premier profil des intéressés aux armements terreneuviers havrais.

*(3) Les intéressés*

La connaissance du profil des intéressés de ce trafic socio-économique majeur au Havre est essentielle. Le nombre total des mentions d'intéressés au trafic terreneuvier du Havre s'élève à 464 fiches sur 2118 soit un pourcentage de 21,9 % du total des mentions d'intéressés au Havre pour tous les trafics. On recense 87 actes de déclaration de propriété de navires pour 464 mentions soit un rapport théorique moyen de 5,3 intéressés par terre-neuvier. Les classes des parts de propriété de terreneuvier affinent cette moyenne :

Classes de parts de propriétés de terreneuviers, 1680-1730, (moyenne : 0.172).

| Classes de parts de terreneuviers, | Nombre de parts recensées | % cumulé |
|---|---|---|
| 1 [0 -0,050[ | 11 mentions | 2,2 % |
| 2 [0,050-0,100[ | 186 | 39,9 % |
| 3 **[0,100-0,300[** | **225** | **85,5 %** |
| 4 [0,300-0,600[ | 54 | 96,5 % |
| 5 [0,600-1,000 = totalité du navire] | 17 | 100 % |
| **Total** | **493** | **100 %** |

Source : ADSM, 216 BP, enregistrement.

La majorité des parts de propriété de terreneuviers ne dépasse pas le tiers du navire. La part unitaire moyenne se cantonne en général entre le dixième et le cinquième de la propriété du terreneuvier. Cette répartition ne demeure pas constante. L'évolution de la part de propriété moyenne de terreneuvier met en évidence la concentration croissante relative de la propriété en

111 Arch. Dép. Calvados, arch. hosp. d'Honfleur, H 6, correspondance de l'armateur Charles Lion d'Honfleur. En 1688, Charles Lion écrit que la pêche à Terre-Neuve rapporte 25 % de profit environ : "*...vous saurez que le terreneuvier cette année coûte 3 800 ou 4 000 lt pour rapporter de profit 5 000 lt. Il est aisé de voir que la terre-Neuve est plus avantageuse que le Canada*", 30/11/1688.

112 R. RICHARD, *op. cit.*, tableau p. 489. On peut rajouter l'estimation du *Marquis de la Mailleraye*, capitaine Jean Dingouville parti de Brest en juillet 1712 pour Terre-Neuve *via* La Rochelle (sels de pêche). Le navire est pillé par un navire anglais le 07/10/1712 malgré la suspension d'armes et se rend à Saint-Jean de Terre-Neuve. L'expédition est estimée au total avec les sels, les hardes de l'équipage et le matériel à 6442 lt. La mise-hors n'est pas précisée. ADSM, 216 BP 209, expertise de Pierre Munier et Jean Baril, 08/02/1713.

période difficile (risques et profits accrus, prudence des investisseurs) ou la dispersion des carats en période calme (forte concurrence, tension sur les frais d'armement, rentabilité limitée donc nécessité d'ouvrir le capital à plus d'intéressés) :

| Période | Part moyenne de propriété/total = 1 |
|---|---|
| [1680-1690[ | 0.130 |
| [1690-1700[ | 0.148 |
| [1700-1710[ | 0.171 |
| [1710-1720[ | 0.199 |
| [1720-1730] | 0.187 |

L'étude des catégories socio-professionnelles révèle 194 mentions de marchands-négociants pour Terre-Neuve pour un total de 493 mentions soit 39,3 % de parts de propriétés de navires acquises concernant des expéditions terreneuvières connues. 53 mentions s'adressent à la catégorie des capitaines soit 10,7 % du total des parts de terreneuviers. Comme le montre le tableau ci-dessous le reste des catégories socio-professionnelles se divise en une poussière d'états révélatrice de l'attrait exercé sur la notabilité locale et des filières professionnelles plus ou moins proches du milieu maritime. Le prix unitaire accessible des parts le confirme : autour de 500 lt environ ainsi que le fractionnement souvent étendu de la propriété : Guillaume Le Roux, apothicaire de la Marine, acquiert 1/32e du terre-neuvier le Saint-Sauveur en 1699 pour 404 lt (achat, radoub, sel et mise-hors).

| Catégories d'états | Types d'états | Nombre d'actes de propriétés de navires |
|---|---|---|
| États liés aux constructions et armements de terreneuviers | Constructeurs, poulieurs, voiliers, cloutier, boulangers, brasseurs, etc.. | 18 mentions |
| Officiers de la Marine royale | Officiers, commissaires, écrivains, apothicaire de marine, etc. | 17 mentions |
| Officiers de diverses juridictions (Amirauté, Bailliage, Vicomté..) | lieutenant, procureur, conseiller, greffier, receveur, etc... | 20 mentions |
| Gens d'affaires | Banquier, directeur, fermier général | 14 mentions |
| Métiers de la marchandise en gros et détail | Marchands de salines, courtier, merciers, gressier-épicier, etc... | 104 mentions |
| Notables | Marquis, échevins, docteur en médecine, etc... | 9 mentions |

Source : ADSM, 216 BP, enregistrement.

Il n'existe presque pas d'armements terreneuviers où les marchands sont minoritaires. La composition des intéressés de la *Notre-Dame de Grâce* armée au Havre en 1699 constitue à ce titre un exceptionnel concentré d'une partie de la notabilité locale. À l'exception du capitaine Périer et du marchand mercier Emar Baudry, les autres propriétaires sont soit receveurs ou

contrôleurs de la Romaine, receveurs des sels du Havre et d'Harfleur, greffier du bailliage du Havre ou bourgeois rentiers.

La géographie des intéressés aux terreneuviers confirme l'écrasante majorité des intéressés havrais : 413 mentions sur 493 soit 84 %. La grande périphérie du Havre (Harfleur à Bolbec) recueille 10 mentions et le littoral haut-normand (Fécamp et Dieppe) 9 mentions. Onze mentions de parts de propriétés de terreneuviers sont localisées en Basse-Normandie. Les marchands des ports en relation avec Le Havre sont très peu présents avec 2 mentions à Saint-Malo, 1 à Port-Louis et 4 à Marseille. Les centres économiques majeurs de l'axe de Seine sont mieux représentés avec 27 mentions pour Rouen et 12 pour Paris dont le banquier Pierre Grimod[113] et le fermier général Montpellier de Vertigny[114]. Pourtant, en dépit d'un apparent dynamisme, cette activité halieutique connaît une mutation irréversible.

c) Les raisons du déclin morutier

*(1) Les causes conjoncturelles*

Les conflits et les conséquences de l'article 13 du traité d'Utrecht constituent généralement les premiers arguments avancés[115]. La guerre frappe durement les armements morutiers après 1690 au point que les habitants du Havre usent de ce prétexte pour obtenir l'exemption des droits de franc-alleu et de franc-fief[116]. Les effectifs terreneuviers havrais s'effondrent surtout après La Hougue : "*il ne reste pas douze navires maintenant*", les trois-quarts des terreneuviers du Havre ayant été coulés ou pris. Après Ryswick, le tableau, sans doute noirci à l'extrême par les édiles en réponse à l'édit sur les lanternes de juin 1697, se révèle cependant peu réjouissant. La ville, d'après les échevins, "*doit être regardée comme la plus pauvre , la plus accablée et la plus déserte qu'il y ait,...le commerce de la pêche à la morue qui est uniquement ce qui fait subscister cette ville, est notoirement mauvais cette année*". La question de la succession d'Espagne frappe à nouveau les armements morutiers, ce que confirme *a posteriori* le mémoire de Le Masson du Parc[117]. La ville fait observer au roi lors de la taxation à 7000 lt pour le quartier d'hiver que "*comme dans les conjonctures présentes de la cessation entière du commerce des dentelles et de celuy des morues qui sont*

113 Pierre Grimod, banquier à Paris, sans doute s'agit-t'il de Pierre Grimod du Fort, fils du fermier général Antoine Grimod (1647-1724) recensé par Daniel DESSERT, *Argent, pouvoir..., op. cit.*, p. 595.

114 D. DESSERT, *op. cit.*, p.654 et p. 674, De Montpellier de Vertigny est intéressé dans les affaires de Charles Poyrel de Grandval, fermier général des Fermes Unies à partir de 1687, et dans les entreprises de munitionnaires, mort en 1716.

115 Cf. J.F. BRIÈRE, "Pêche et politique à Terre-Neuve au XVIIIe siècle : la France véritable gagnante du traité d'Utrecht ?" in *Canadian Historical Review*, vol. LXIV, n° 2, 1983, p. 168-187.

116 AMLH, AA5, "*..la misère excessive où ils sont réduits par la cessation de tout commerce, particulièrement de celui de la pesche des morues de Terre-Neuve qui seul les faisait* [vivre], *par la perte et bruslement en la mer de la plus grande partie de leurs navires, par les sommes considérables qu'ils ont payées à S.M. montant depuis deux années seulement à plus de cent mil livres...*", Arrêt du Conseil du 4 août 1693.

117 Arch. Nat., *Mar*, C/5 18, 15/5/1724.

*les seuls qui font subsister les habitants de cette d. ville, laquelle cessation augmente encore par la nouvelle deffence qui est faite par ordre de S M aux terreneufviers de s'esquiper pour aller à leur pesche*"[118].

Le dépérissement de l'activité terreneuvière havraise exposé par les échevins, confirmé par les mémoires des commissaires des Classes et les rapports d'inspections, se poursuit au retour de la paix à cause des dépréda-tions diverses des forbans commises sur les bancs au préjudice des terre-neuviers entre 1717 et 1724. Les armateurs refusent également de suivre le projet d'armer des terreneuviers pour les Orcades et Hitland (Shetland) pour compenser la restriction des sites de pêches terreneuvières au seul *French Shore* (les havres du nord de l'île de Terre-Neuve).

Mais d'autres causes, d'après Michel Mollat, expliquent la maussade conjoncture commerciale terreneuvière. Les ventes françaises de morue sèche dans le bassin méditerranéen souffrent des violentes crises de mévente dans l'intervalle des guerres de la fin du règne. La concurrence anglaise s'intensifie dans la péninsule ibérique. Enfin la consommation de poisson dans le royaume recule sensiblement au XVIIIe siècle. La morue sèche pêchée par les Malouins et les Sablais coûte cher et se vend moins bien avec le relâchement des interdits alimentaires prônés depuis le concile de Trente. Or, on a vu que Le Havre a majoritairement armé à la pêche à la morue verte. Quelles sont alors les causes structurelles de ce désintérêt ?

*(2) Les causes structurelles*

Une première explication réside après Ryswick dans la cherté croissante des armements terreneuviers havrais : hausse des coûts de construction et situation excentrée des ports normands en période de concurrence exarcerbée des armements[119]. En 1721, le coût de la mise-hors d'un terreneuvier a doublé depuis l'époque de Colbert, une hausse non compensée par la stagna-tion du prix de la morue[120]. Les armateurs pallient ce problème par une politique de compression maximum des coûts d'armements et par l'achat de navires d'occasion en Hollande ou en Angleterre. Le sel constitue un autre poste d'armement très coûteux d'où la tentation des armateurs de réutiliser les sels "de retour" ou "de rapport", c'est-à-dire des sels de campagne de pêche à la morue verte rapportés en France mais conservant moins bien les pêches.

---

118 AMLH, BB 23, correspondance du 05/11/1701.

119 Arch. Nat., *col.*, C/11 F5, f°4, "*...les normands ne peuvent pas équiper leurs vaisseaux si facilement et à si bon marché que les olonnois estant obligés d'aller prendre leur sel à ré, oléron, brouage, ce qui fait qu'ils ne peuvent faire qu'un voiage par an*", 1698.

120 R. RICHARD, *op. cit.*, p.491, proportionnellement, pour un investissement d'une livre tournois dans un navire terreneuvier neuf, l'auteur estime l'exploitation du navire à presque une livre non compensée par la diminution du caractère spéculatif du commerce morutier et du caractère constamment aléatoire de cette pêche. André Lespagnol aboutit à la même constatation dans le cas de Saint-Malo dès 1698-1701, *op. cit.*, tome I, p. 300.

Cette ladrerie débouche parfois, selon La Morandière, sur des excès au point de compromettre définitivement la réussite de la campagne. Celle de 1701 au Havre tourne au désastre. En raison de la cherté des vivres, les armateurs tirent au maximum sur la qualité des petits cidres et sur la quantité des beurres embarqués. Cela provoque la multiplication des cas de maladies parmi les équipages terreneuviers.

Le produit même des activités terreneuvières peut se montrer très aléatoire d'une campagne à l'autre. Les prises de poissons s'effondrent de 1710 à 1730 à cause de variations climatiques importantes survenues entre 1690 et 1700 dans l'Atlantique nord. Comme dans le marché des grains, une succession heurtée de bons et de mauvais résultats des campagnes morutières entre 1697 et 1701 n'est pas propice aux affaires[121].

Dans ces conditions, le recrutement d'un excellent capitaine, une des conditions capitales de la réussite de la campagne devient de plus en plus problématique. Le capitaine est un homme d'action qui recherche en un temps donné l'élévation sociale au moyen de profits de campagnes de mer réguliers. La filière terreneuvière le condamnant à la stagnation sociale après 1720, il reporte son attention vers les trafics coloniaux ou gaditans plus rémunérateurs. Les mutations décisives les plus marquées apparaissent principalement au stade de commercialisation de la morue.

Dès le déchargement du navire interviennent les trieurs de morues. Le triage est une opération délicate : de la bonne constitution des lots de morues découle la réussite de la campagne[122]. L'honnêteté du trieur est indispensable et garantie par serment devant l'échevinage. Il faut savoir que le triage havrais diffère des autres coutumes portuaires du royaume. Les lots marchands sont fixés à 132 morues ou 66 couples le cent au lieu de 100 morues ou cinquante couples.

Sans doute indice de crise, les abus des trieurs havrais se multiplient après 1680 au point qu'ils provoquent la refonte du statut de ce corps professionnel[123]. Un mémoire dénonce ces malversations profitant aux commissionnaires havrais : "*...les commissionnaires font embarquer dans les heux* [...] *ce qui donne lieu aux marchands de Rouen pour leur compte ou pour ceux des marchands de Paris de se plaindre du raguet qui se trouve par la*

---

121 Un marchand aussi avisé en affaires que Nicolas Eustache connaît des revers de fortune passagers et doit conclure un atermoiement avec treize capitaines terreneuviers pour le règlement des achats de lots de morues d'une valeur totale de 42632 lt qu'il promet de payer en quatre paiements égaux à commencer en 1690. ADSM, 2E 70/386.

122 Les morues pêchées diffèrent en taille et qualité ce qui nécessite, préalablement à leur commercialisation en lots, un tri en différentes catégories de valeur décroissante fixées depuis 1680 : les non marchandes : morues de gaffe (grosse pièce), d'officier. Les commercialisables : marchande, trie, raguet, valide (le cansiau), morue viciée, lingue et rebut.

123 J. BRIOT, "Les trieurs de morues du Hâvre-de-grâce au 17e et 18e siècles" in *25e congrès des sociétés historiques et archéologique de Normandie,* actes du colloque de Caen *Les Normands et la mer,* Caen, 1990, p. 52-57.

*presque égal a la valide qui n'est ordinairement vendue qu'au quart du prix du poisson...*".

À cause de cette concurrence déloyale, le commerce est rendu mauvais par la dévalorisation marchande des lots. Cette pratique s'opère avec l'accord tacite de la puissante compagnie des marchands de salines de Paris, un groupe de commissionnaires aguerris dans les spéculations sur les denrées halieutiques. La vente en gros, pratique déjà ancienne à La Rochelle[124] et au Havre s'y généralise d'après le mémoire du commissaire Sicard : "*un seul marchand du havre achète tout ce poisson et y met le prix. ...C'est ordinairement pour le compte des marchands de Paris que ce poisson est acheté. Ce commerce a beaucoup diminué au Havre et diminue journellement...les négociants l'ayant négligé et abandonné depuis environ douze ans pour prendre celuy des isles de l'Amérique qui aujourd'hui est le principal commerce du havre après celuy des dentelles....* "[125]. Cette pratique à tendance monopolisante s'appuie d'après R. Richard sur l'augmentation du don. Il s'agit d'une remise obtenue par l'acheteur-grossiste de morues en cas de paiement au comptant des lots achetés qui passe de 1,25 % au début du XVIIe siècle pour atteindre au début du siècle suivant 5 % voire quelquefois 10 %, un rabais conséquent qui, en dépit d'un règlement de vente assuré de suite au capitaine, "plombe" les comptes généraux de campagne.

Cette activité maritime traverse trop de remous. Elle ne peut éviter des armateurs une remise en question fondamentale des stratégies. Le Havre, de port d'armement vers Terre-Neuve au XVIIe siècle, devient progressivement port de déchargement morutier au XVIIIe siècle. En 1699, Le Havre accueille 49 terreneuviers inscrits dans ce port mais 30 sont partis des ports terreneuviers des Sables d'Olonne, et en Normandie des ports de Granville, Cherbourg, Fécamp et Saint-Valéry-en-Caux[126]. La tendance se confirme très nettement après 1713 au Havre. La morue ne profite plus qu'à une poignée d'habiles marchands-commissionnaires havrais. Les armateurs locaux se dégoûtent progressivement de cette pêche malgré les incitations royales[127]. Quelles sont donc les autres possibilités d'expansion commerciale existantes ?

---

124 Olivier Pétré-Grenouilleau relate que dès le XVIe siècle, les "gros marchands" rochelais se groupent pour mieux contrôler le marché morutier, cf. *Les négoces maritimes....*, p. 19.

125 Arch. Nat., *Mar*, C/4 159, mémoire de Sicard, 06/05/1730.

126 P. DARDEL, *Navires et marchandises...*, p. 426. Au XVIIIe siècle, Dieppe arme peu pour Terre-Neuve mais devient un grand port de décharge de la morue verte en Manche avant Le Havre (40 terreneuviers normands et bretons y déchargent en 1763 ; en 1775 : 97 navires, 1783 : 66 navires), cf. LA MORANDIÈRE, *op. cit.*, tome II, p. 531-535. En 1786, Le Havre est très largement distancé. Granville est devenu le premier port français de pêche à la morue verte avec 103 bâtiments et un tonnage multiplié par quatre depuis 1686, cf. A. ZYSBERG, "La flotte de commerce et de pêche des ports normands en 1686 et 1786" in *Les ports normands : un Modèle ?* colloque de Rouen des 28-29 mai 1998, Rouen, 1999, p. 111.

127 ADSM, 216 BP 141, Arrêt du Conseil du roi du 09/09/1713 qui décharge les armateurs durant dix ans de tous droits des cinq Grosses Fermes pesant sur les morues et huiles venant de la pêche à l'île Royale ex-île du Cap-Breton.