

Etat du commerce à Saint-Malo au 18^{ème} siècle

Etat de la pêche à Saint-Malo au 18^{ème} siècle

(source : dictionnaire universel du commerce par Gallica)

COMMERCE DE LA VILLE DE SAINT-MALO.

Le Commerce de Saint-Malo est d'une grande réputation dans toute l'Europe ; & il le mérite non-seulement par rapport à celui que cette Ville fait dans presque tous les Pays qui composent cette Partie du monde, mais encore par celui qu'elle porte jusqu'aux extrémités de l'Asie, & dans plusieurs endroits de l'Afrique & de l'Amérique.

Le plus grand Commerce que les Marchands de Saint-Malo entretiennent avec les Nations de l'Europe, est celui d'Angleterre, celui de Hollande, & celui d'Espagne. Ils envoient aussi dans le Nord & dans la Mer Baltique.

Son Commerce dans l'Amérique comprend la pêche de la morue, la fourniture des Isles du Canada, & autres Colonies Françaises ; & souvent le négoce de la Mer du Sud ; mais presque toujours celui-ci est de contrebande, & sujet à de grands risques.

Le Commerce sur les Côtes d'Afrique, n'est gueres moins hazardeux ; & comme presque toutes ces Côtes sont comprises dans les concessions des Compagnies de Commerce, Françaises ou Étrangères, les Malouins n'y envoient que des vaisseaux interlopes qui y vont trafiquer, aux risques d'être enlevés par ceux des Compagnies à qui en appartient le négoce exclusif.

Enfin, l'Asie a vû aussi des vaisseaux de Saint-Malo dans ses mers, depuis que la Compagnie Française des Indes Orientales, a cédé aux Marchands de cette Ville, le privilège d'y envoyer, en partageant avec eux une partie des retours, suivant le contrat passé entr'elle & eux.

Le Commerce que la Ville de Saint-Malo entretient avec l'Angleterre, occupe chaque année environ cent bâtimens Anglois, du port depuis vingt, jusqu'à cent tonneaux. Les Ports d'où ils partent, sont Londres, Linne, & Yarmouth ; Hanton, & Wainmouth, Excestre, & Plimouth ; les Ports & les Côtes de Cornouailles & Bristol.

De Bristol, il vient du charbon de terre & du plomb : on leur renvoye des toiles, du savon, du miel, & beaucoup d'huiles.

Les Ports de Cornouailles & de la Manche-Saint-George, fournissent de l'étain, du charbon de terre, & quelques barils de hareng blanc. Les Anglois destinent à ce négoce, jusqu'à trente ou quarante bâtimens de vingt à trente tonneaux. Il leur faut des toiles de Halle, Languenau, Vitré, Fougères, Pontorson, Noyalles, & de Quintin; des savons, des huiles, des vins, des eaux-de-vie, des peaux de veaux & de chevres en poil, du miel, des plumes, & de la volaille.

A Excestre & à Plimouth, il faut les mêmes marchandises qu'en Cornouailles. Il en vient année commune, pour cinquante ou soixante mille écus de serges, revêches, ratines, & quelques draps fins.

Il faut aussi à Hanton & à Waimouth, de pareilles marchandises que celles qui sont propres pour les Côtes de Cornouailles. Les cargaisons sont en draperies grossières, comme limestres, poulles, crezeaux, mignonettes, & cotons, environ pour deux cent mille livres.

Linne & Yarmouth donnent du plomb, du charbon de terre, de la graine de lin, & des harengs forers. Ils reçoivent des vins, des eaux-de-vie, & des toiles : ce Commerce entretient quatre vaisseaux de quarante à soixante tonneaux.

Enfin, à Londres, on charge beaucoup de plomb, de la couperose, de la noix de galle, & pour environ vingt mille écus de grosses draperies, penestons, frises, & crezeaux. On y envoye des toiles de Laval, de Rouen, de Quintin, de Halle, de Vitré, de Pontorson, & de Noyalles, avec du savon, de l'huile, & du vin de Bordeaux. Ce Commerce se fait avec vingt ou vingt-cinq vaisseaux, depuis vingt tonneaux jusqu'à cent.

Saint-Malo ne fait pas avec les Hollandois un négoce si considérable qu'avec les Anglois ; les bâtimens de Hollande, qui y viennent chaque année, n'allant gueres qu'à vingt-cinq ou trente navires.

Leur chargement consiste en planche de sapin, en mâts, en cordages, en chanvres, en goudron, en huiles & fanons de baleine, en fromages, en harengs, & en épiceries.

Les cargaisons de retour se font de miel, de savons, & d'huile de Genes & de Provence, que les Hollandois emportent quelquefois pour leur compte, mais que le plus souvent les Malouins chargent à fret sur leurs vaisseaux, pour les envoyer en Hollande.

Le Commerce en Espagne est très riche, & le plus considérable que fassent les Malouins avec leurs propres vaisseaux. Le nombre qu'ils y envoient, n'est pas certain, dépendant du besoin que l'Espagne ou les Indes peuvent avoir des marchandises de France ; cependant ils n'y employent pour l'ordinaire que jusqu'à quinze frégates.

Le tems du départ de ces vaisseaux, se règle par les avis que les Négocians reçoivent de celui des gallions & de la flotte pour l'Amérique Espagnole.

Les marchandises dont on fait leur chargement, sont des toiles de toutes sortes, des castors, des satins de Lyon & de Tours, des étoffes d'or & d'argent, des étoffes de laine d'Amiens, de Reims, & autres Fabriques du Royaume ; en un mot, ces cargaisons sont proprement comme la décharge de toutes les Manufactures de France, de toute espece.

Les retours sont composés, pour la plus grande partie, d'or & d'argent; il y a aussi des cuirs, de la cochenille, de l'indigo, du bois de campêche, & des laines du pays. Ces retours n'arrivent ordinairement à Saint-Malo, qu'après dix-huit mois ou deux ans, à compter du départ des cargaisons que les Malouins ont envoyé à Cadix. Il est certain qu'ils sont toujours extrêmement riches, n'allant gueres au-dessous de six à sept millions, & y en ayant eu qui ont quelquefois monté jusqu'à douze.

Après le Commerce d'Espagne, la pêche de la morue est un des plus considérables que fassent les Marchands de Saint-Malo.

La pêche du Chapeau-rouge occupe quinze à vingt vaisseaux, depuis cent jusqu'à trois cent tonneaux; celle du petit Nord, environ quarante ou cinquante; & celle du grand Banc, beaucoup moins que les deux autres.

Les vaisseaux pour la pêche du Chapeau-rouge, partent de Saint-Malo dans le mois de Février, & y rentrent dans les mois de Décembre & de Novembre. Ceux pour le petit Nord, sortent au mois d'Avril, pour être dans le mois de Juin au lieu de leur pêche; & ceux pour le grand Banc, sont environ six mois dans leur voyage, la pêche se faisant depuis le mois de Mars jusqu'en Juillet.

On peut voir ce qu'on a dit ci-dessus, de la pêche des morues que font les vaisseaux Nantois; de la destination & de la vente de leur poisson, & de tout ce qui concerne ce Commerce; n'y ayant gueres de différence entre celui de Saint-Malo & de Nantes. Voyez aussi l'article de la MORUE.

On ne dira rien ici du Commerce des Interlopes Malouins sur les Côtes de l'Afrique, ni de celui qu'ils font en cette qualité, dans les Ports de l'Amérique Espagnole, situés sur la mer du Sud; parce qu'outre que depuis la paix d'Utrecht, ce dernier est devenu un Commerce de contrebande sur peine de la vie, on parle ailleurs amplement de l'un & de l'autre. Voyez le COMMERCE D'AFRIQUE, & celui de l'AMERIQUE.

On se dispensera aussi de parler des vaisseaux que les Marchands de Saint-Malo ont commencé à envoyer en Orient, depuis la cession que la Compagnie françoise des Indes Orientales, leur a faite de son privilège; premièrement, parce que cette Compagnie ayant été unie à celle d'Occident, les Malouins sont entrés dans l'interdiction générale de ce Commerce, comme les autres Sujets du Roi; & en second lieu, parce qu'on en a fait mention en un autre endroit de ce Dictionnaire. *Voyez le COMMERCE DE L'ASIE, & l'articl: des COMPAGNIES.*

On ajoutera seulement à ce qu'on avoit à dire du Commerce de Saint-Malo, que cette Ville en fait un considérable avec celle de Nantes, pendant la guerre, par les prises que ses Armateurs y amènent; & pendant la paix, par les retours de plusieurs bâtimens de Saint-Malo qui vont à la pêche de la morue, qui ayant été vendre leur poisson dans le Détroit, ou en Italie, viennent décharger à Nantes les marchandises qu'ils ont eues en échange, comme des aluns de Rome, des huiles de Genes, du café, du fromage de Parmesan, des drogues du Levant, du vin, des savons, des soudes d'Alicante, des vins & des raisins de Malgue, des savons, du soufre, & autres marchandises d'Espagne, d'Italie, & de Provence.

Ce sont aussi ces mêmes marchandises, dont les vaisseaux Malouins font des retours au Havre, d'où elles sont envoyées à Rouen & à Paris.

PESCHE DE SAINT MALO.

Il se fait par les habitans de Saint Malo trois sortes d'armemens pour la pêche de la morue ; sçavoir pour le petit Nord , pour le Chapeau Rouge ou Plaisance , & pour le grand Banc. A Plaisance, comme on l'a remarqué ailleurs , a succédé le Cap Breton , appelé présentement l'Isle Royale , on va d'abord traiter du petit Nord.

Les Malouins ne fretent gueres de vaisseaux pour cette pêche , non plus que pour les deux autres ; mais ils ont coutume de se servir des bâtimens qu'ils ont , dont les cargaisons & les frais sont plus ou moins considérables suivant qu'ils sont grands, ou suivant qu'ils sont vieux ou neufs.

Pour fixer un pied certain des frais & des profits de cette pêche , on va en faire l'estimation sur un vaisseau neuf de deux cent tonneaux.

Un vaisseau de cette sorte , tout prêt à faire voile avec tous ses agrès & ustenciles, sans y comprendre pourtant ni les vivres , ni les salaires , peut ordinairement revenir à trente mille livres.

L'équipage doit être de quatre-vingt hommes ; sçavoir.

Vingt Pêcheurs , huit Habilleurs , huit Décoleurs , huit Capalaniers , quatre Saleurs , quatre garçons pour aider à la grave , & le reste Matelots.

Cet équipage n'a point de salaire jusqu'à ce que la pêche soit finie; mais avant de s'embarquer on donne à chacun de ceux qui le composent, une somme qu'on règle suivant leur métier & le service qu'ils rendent. Cette avance s'appelle le pot de vin, elle peut aller le fort portant le foible, environ à cent vingt livres par chacun homme, par exemple on donne :

Au Capitaine cinq cent livres.

Au Maître quatre cent livres.

Au Contre-maître, trois cent livres.

Aux deux autres Officiers chacun deux cent cinquante livres.

Au Chirurgien trois cent livres.

Aux Ouvriers & Décolorés, cent quatre-vingt livres.

Aux Saleurs deux cent dix livres.

Aux Pêcheurs cent vingt à cent quatre-vingt livres suivant leur expérience.

Aux garçons dix livres, quelquefois rien.

En sorte néanmoins que toutes ces sommes différentes ne reviennent, comme on l'a dit, qu'à cent vingt livres par tête.

Les victuailles pour la nourriture de l'équipage, estimées à un prix moyen, sont les suivantes.

Trois cent vingt quintaux de pain ou biscuit à 10 liv. le quintal.

Vingt barriques de cidre, à 12 liv. la barrique.

Trois mille deux cent livres de beurre, à 20 liv. le cent.

Quatre mille livres de lard, à 15 liv. le quintal.

Quinze livres de bœuf salé, à 15 livres le quintal.

Quinze cent livres de morue, à 150 livres le millier.

Quarante boisseaux de pois, à 3 liv. le boisseau.

Six barriques de vin en barriques, & une barrique en bouteilles, à 60 liv. la barrique.

Une pipe d'eau-de-vie pour les Pêcheurs, à 150 liv. la barrique.

Les poules & moutons pour les malades, & les autres rafraichissemens pour la chambre, sont communément estimés à 500 liv.

A l'égard des ustenciles & autres choses nécessaires pour la pêche, il faut,

Cent vingt tonneaux de sel, à 50 liv. le tonneau.

Vingt-deux chaloupes, tant pour la pêche que pour les caplaniers & chafaudiers, & pour mettre les foies des morues, qui toutes équipées reviennent chacune à 170 liv.

Trois seuynes à 250 liv. piece, pour seuynier du caplan ou petit poisson, pour faire de l'attrait aux ameçons.

Cinq cent aunes de redres à 10 liv. l'aune, pour pêcher du hareng; aussi pour les hameçons.

Trois cent vingt lignes à Pêcheurs, dont chaque ligne pese une livre un quart, à 30 sols le cent pesant.

Seize courreaux à Ouvrier, à 20 s. piece.

Trente-deux courreaux à décoller, à 10 s. piece.

Neuf cent ains ou hameçons, dont trois cent doivent être d'acier à 7 liv. le cent, & six cent de fer à 4 liv.

Trois cent vingt plombs, tant gros que petits, pesant cinq à six cent livres, à seize liv. le cent.

Deux cent livres de plomb plat pour les seuynes & les redres.

Dix-huit canaux, dix-huit barils & dix-huit canes à 10 s. piece.

Troiscent de planches , à 80 liv. le cent.

Quatre douzaines de planches d'orme à 36 liv. la douzaine.

Dix-huit barils de bray , à 24 liv. le baril.

Six barils de rarre , à 20 liv. le baril.

Deux mille cinq cent livres d'étroupes , à 7 liv.

Cent bariques à paquer les ustenciles , à 40 s. la piece.

Deux mille de clouds de toutes sortes , à 10 liv. le cent.

Deux cent de liege , à 10 liv. le cent pèsant.

Trente touches de grands cercles , & trente de petits.

Trois chaudieres , dont une de cinquante livres , les autres moins grandes ; outre une grande quantité d'autres menues ustenciles nécessaires pour l'usage & service de l'équipage , dont l'estimation peut aller à 600 liv. en tout.

Il faut observer que tous ces prix haussant ou baissant suivant le cours ordinaire des marchandises , la cargaison d'un vaisseau peut coûter plus ou moins qu'on ne le met ici ; mais cela est peu considérable & ne peut jamais faire une grande différence sur le total d'un armement , à moins que ce ne soit pendant la guerre que la dépense augmente environ d'un quart.

Les vaisseaux de Saint Malo destinés pour le petit Nord , partent depuis le 20 jusques au 30 Avril , afin d'arriver à Terre-Neuve au tems que les glaces se retirent de la Côte du petit Nord , ce qui arrive communément depuis la fin de Mai jusqu'à la Saint Jean.

La pêche dure depuis ce tems-là jusqu'à la fin de Septembre , auquel tems les vaisseaux ressortent avec leur pêche.

Le vaisseau étant chargé & hors de son havre, l'Equipage a un droit acquis qu'on nomme le lot, qui lui est payé suivant le nombre des morues qu'il a pêchées, & qui se monte au cinquième. Cette part qu'il a à la pêche lui est payée sur le picul de 25 liv. le millier, ce qui produit ordinairement à chaque Marelot 25 ou 30 liv.

Les Equipages ne gagnent aucuns autres salaires lorsque les vaisseaux reviennent directement à Saint Malo; mais lorsqu'ils vont en Portugal ou à Cadix, les salaires par mois commencent du jour qu'on voit le port où ils doivent faire leur décharge; & à l'égard de ceux qui vont dans la Méditerranée, leurs salaires commencent du jour qu'on passe les Monts, c'est-à-dire, le Détroit de Gibraltar; & pour les uns & les autres ces salaires continuent jusqu'à leur retour à Saint Malo.

Il est vrai que de quatre-vingt hommes destinés pour la pêche, on n'en retient ordinairement que cinquante pour le voyage, à qui on donne par mois environ 21 livres par tête, le Capitaine non compris, les trente autres retournent à Saint Malo sur les vaisseaux qui y portent leur pêche, à qui on donne pour leur passage quinze à vingt livres de chaque homme, avec les vivres qui leur sont nécessaires.

Un vaisseau de deux cens tonneaux peut avec ses quatre-vingt hommes d'équipage pêcher communément quatre cens milliers de morues, qui font poids de Marseille, trois mille huit cent à quatre mille quintaux; chaque millier de morue de compte ne pesant en Provence que neuf quintaux & demi à dix quintaux; encore faut-il que les morues soient d'une grandeur raisonnable. Le poids de Marseille est de vingt-cinq pour cent moindre que celui de Paris.

En tems d: paix les morues valent communément à Marseille depuis 9 liv. jusqu'à 9 liv. 10 s. le quintal poids de cette Ville; pendant la guerre elles augmentent assez souvent de moitié & quelquefois davantage à cause du risque des Armateurs.

En Italie le prix est à proportion du poids, & revient à peu près au même réduit audit poids de Marseille.

Il faut remarquer que le poisson qui se pêche au petit Nord, n'est propre que pour les côtes d'Espagne, de Provence & d'Italie; & que ce n'est aussi que pour ces Côtes, que les Malouins destinent celui qu'ils y prennent.

On paye pour les droits un sol par quintal à Marseille, six sols à Toulon & deux sols en Italie; on paye aussi en France les droits des cinq Grosses Fermes où elles sont établies.

Il semble qu'on pourroit conclure du détail ci-dessus; qu'il y a souvent plus de perte que de profit sur ces voyages; sur-tout s'ils se font avec des bâtimens neufs: & en effet il faut avouer que cela arrive quelquefois, mais ce qui entretient ce commerce, c'est qu'il y a toujours quinze ou vingt pour cent à gagner sur les retours des huiles & savons qu'on rapporte de la Méditerranée, ce qui suffit pour y engager les Malouins.

On a fait remarquer à dessein que les profits sont moins grands quand l'on envoie des bâtimens neufs à la pêche, que quand ils ont déjà été, à cause des ustenciles, dont une partie est encore en état de servir aux seconds voyages, & qu'il en faut acheter de tout neufs aux premiers.

Les bâtimens qui vont au Déroit, sont ordinairement dix mois dans leur voyage, ceux qui reviennent directement à Saint Malo n'y emploient que six mois.

Les vaisseaux Malouins qui font la pêche du Chapeau Rouge, sont à peu près sur le même pied que ceux pour le petit Nord, soit pour le prix qu'ils coûtent, soit pour le nombre des hommes qui composent l'Equipage, soit pour les vivres & les ustancies; sur quoi on peut voir ce qu'on a dit ci-dessus.

Voici en quoi consiste la différence. 1°. Le port-de-vin est moins considérable que celui pour le petit Nord, ne revenant gueres qu'à cent livres par chacun homme, les Officiers non compris, aux uns plus & aux autres moins.

2°. Au lieu que le cinquième de la pêche, qui appartient à l'Equipage, se paye en argent aux premiers, les seconds peuvent le prendre en especes aux lieux de la décharge des vaisseaux, ou les vendre avec le poisson des Propriétaires.

3°. Enfin l'Equipage a aussi le cinquième dans le fret que les vaisseaux font du lieu de leur décharge dans tous ceux de la route jusqu'à son retour à Saint Malo.

La morue seche se vend ordinairement depuis neuf jusqu'à dix livres le quintal, quitte de tous droits aux Vendeurs.

Les droits de Bourdeaux & de Bilbao, où l'on va ordinairement faire la décharge de cette sorte de poisson, vont à quarante sols par quintal, y compris les autres petits frais qui se font pour le payement des droits.

Les vaisseaux de cette pêche, qui reviennent décharger directement à Saint Malo, sont huit mois dans leur voyage; ceux qui déchargent à Bourdeaux & à Bilbao dix mois; & ceux qui vont dans la Méditerranée, ce qui arrive assez rarement, douze mois.

On emploie pour la pêche de la morue blanche, qui se fait sur le grand banc, de plus petits bâtimens, que ceux pour le petit Nord & le Chapeau Rouge : on en va faire l'estimation sur le pied d'un vaisseau neuf de cent tonneaux.

Un vaisseau de cette sorte avec tous les agrès & prêt à faire voile, revient à quinze mille livres.

Son équipage doit être de dix-huit hommes & de deux Mousses, sçavoir, un Maître, un Contre-Maître, un Saleur, quinze Matelots & les deux Mousses.

Le Port-de-vin avant de partir, est d'environ 60 liv. par chacun homme l'un portant l'autre, l'Equipage n'a point d'autres salaires réglés, mais il a le cinquième de toute la pêche & de l'huile qu'on en retire, moyennant quoi il est obligé de faire la décharge dans le port que les Propriétaires souhaitent, & de ramener le vaisseau d'où il est parti.

Les victuailles nécessaires sont :

Soixante quintaux de biscuit.

Vingt-quatre barriques de cidre.

Huit cent livres de beurre.

Huit cent livres de lard.

Quatre boisseaux de pois.

Une barrique d'eau-de-vie.

Une barrique de vin.

Et pour environ 100 liv. de rafraîchissemens.

A l'égard des ustenciles & autres choses nécessaires pour cette pêche, il faut,

Cinquante-cinq tonneaux de sel.

Cent lignes de quatre-vingt à cent brasses de longueur.

Cinquante plombs de quatre livres pesant chacun.

Deux cens hameçons d'acier & de fer, & quelques petits ustenciles pareils à ceux marqués ci-dessus pour la pêche du petit Nord, où l'on peut voir aussi les prix tant des ustenciles que des vivailles.

Un tel bâtiment peut faire à pêche commune vingt-cinq à trente milliers de poisson, qui se vend ordinairement depuis 350 l. jusqu'à 400 l. le millier grand compte, c'est-à-dire, à raison de treize cent liv. pesant.

Les droits en Normandie, où ce poisson se distribue pour la plus grande partie, sont de soixante & trois sols par cent de compte; mais les habitans ne payent que six livres du millier.

Ces vaisseaux sont trois ou quatre, & quelquefois jusqu'à six mois dans leur voyage, selon qu'ils trouvent à pêcher, étant toujours à la voile & en pleine mer.

Cette pêche est assez souvent troublée par les Sauvages qui tuent les matelots quand ils s'écartent. Pour les arrêter on arme un vaisseau, qu'on nomme le Guerrier, qui a avec lui neuf chaloupes armées pour courre pendant la pêche toute la côte où elle se fait. On fait pour cela un bail à qui pour moins, c'est-à-dire, au rabais, par lequel, avant que de partir, tous ceux qui s'embarquent pour la pêche, Officiers, matelots & mousses, payent une certaine somme à celui qui demeure adjudicataire du vaisseau guerrier, dont pourtant les Armateurs font les avances. Cette somme va pour l'ordinaire depuis quatre jusqu'à six livres par bâtiment. C'est aussi ce vaisseau qui rapporte les matelots qu'on veut renvoyer. Leur passage se paye depuis quinze jusqu'à vingt livres, de Terre-Neuve à Saint-Malo.