



HAL
open science

Vie et travail des terre-neuvas honfleurais durant la guerre de Succession d'Espagne (1700-1713)

Alicia Riou

► **To cite this version:**

Alicia Riou. Vie et travail des terre-neuvas honfleurais durant la guerre de Succession d'Espagne (1700-1713). Histoire. 2022. dumas-03705263

HAL Id: dumas-03705263

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03705263>

Submitted on 27 Jun 2022

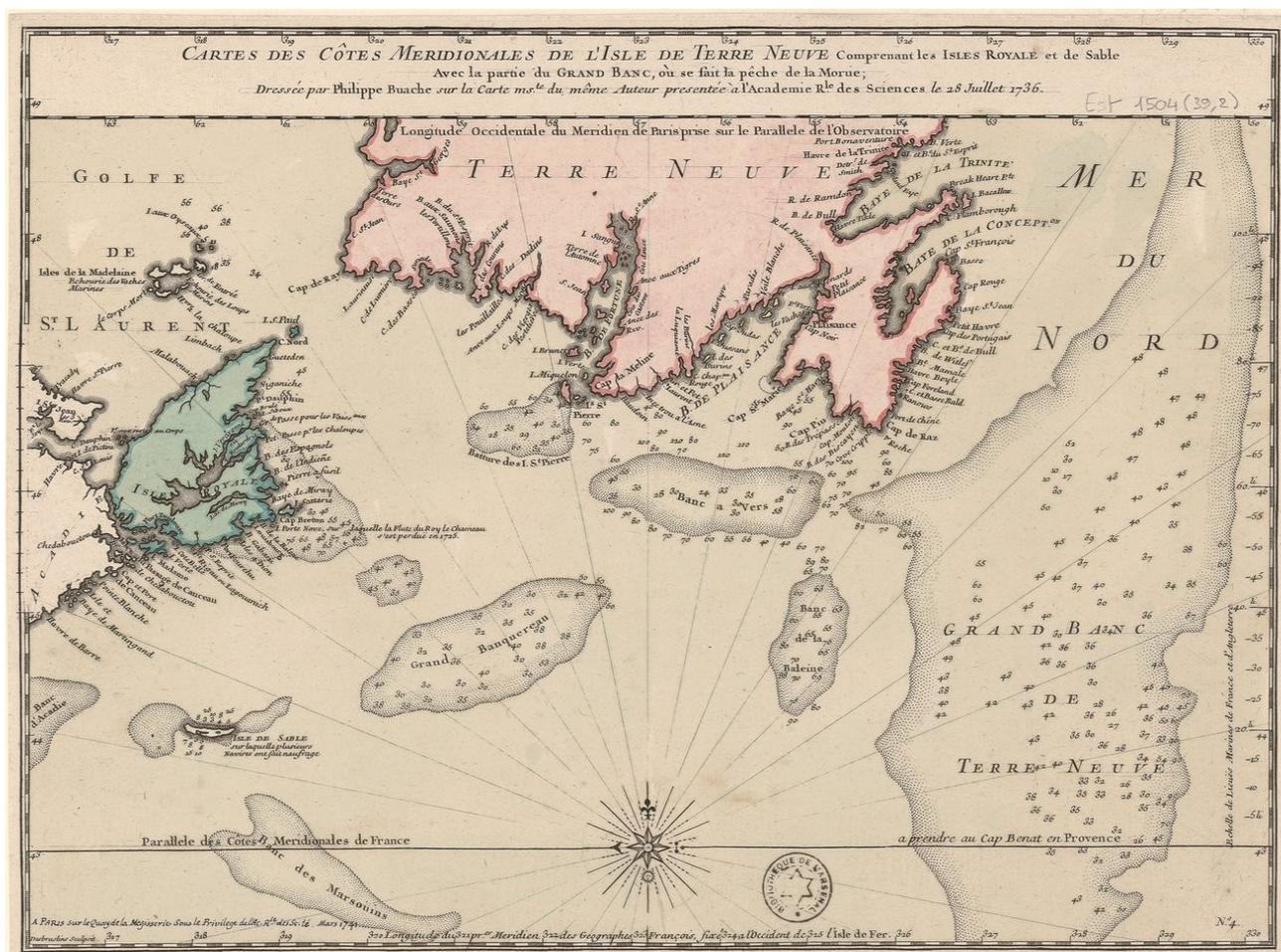
HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Vie et travail des terre-neuvas honfleurais durant la guerre de Succession d'Espagne (1700 - 1713)



Alicia RIOU

Sous la direction d'Éva GUILLOREL

Mémoire de Master 2 Histoire, Sciences sociales

Année 2021/2022

Remerciements

Mes remerciements s'adressent tout d'abord à ma directrice de mémoire, Éva Guillorel, qui a su m'aider tout le long de mon travail avec ses conseils et ses remarques pertinentes. Je tiens également à la remercier d'avoir pris de son temps pour me photographier des sources se trouvant aux Archives Nationales du Royaume-Uni, me permettant ainsi d'étudier des documents que je n'aurai pas eu la possibilité de consulter autrement.

Mes remerciements vont aussi à Kenza et Yun pour leur aide et leur soutien moral au cours de ces deux années.

Et enfin je remercie également ma famille d'avoir été présente pour moi durant tout ce travail de recherche.

Carte 1 : Carte de Terre-Neuve (source : BUACHE Philippe, *Carte des côtes méridionales de l'Isle de Terre Neuve comprenant les Isles Royales et de sable avec la partie du Grand Banc, où se fait la pêche de la Morue*, 1741)

Avant-propos

Le choix du sujet de ce mémoire, qui a fait suite à une longue réflexion, a été essentiellement guidé par mes préférences. Tout d'abord, je souhaitais travailler sur le XVIII^e siècle. En effet, au cours de ma troisième année de licence effectuée à l'Université de Caen, j'ai eu la chance de suivre deux cours portant sur cette période : une initiation aux sources modernes et une option sur les populations et mondes ruraux. L'initiation aux sources m'a ainsi fait découvrir divers documents de l'époque moderne, la manière dont ils pouvaient être exploités et également la paléographie propre à cette période. Dans le cadre de l'option sur les mondes ruraux, nous devions faire en groupe un mini-mémoire portant sur la vie d'un village au XVIII^e siècle (notamment en exploitant les baptêmes, mariages et sépultures du village sur lequel nous avons travaillé). Ce travail, bien qu'assez conséquent, n'a fait que confirmer mon envie de poursuivre en master de recherche mais également de continuer à étudier ce siècle.

Une fois la période choisie, il fallait choisir un thème, un sujet pour ce mémoire. J'ai alors tout de suite pensé à Honfleur. Étant moi-même Honfleuraise, j'ai eu envie de travailler sur ma ville et d'en apprendre davantage sur son histoire notamment durant l'Ancien Régime. Ainsi, l'une des premières choses qui nous vient à l'esprit lorsqu'on évoque Honfleur est sans doute son port et donc de ce fait son histoire maritime. Avant de songer directement à un sujet de mémoire en lien avec la pêche, j'ai d'abord pensé aux expéditions maritimes parties de Honfleur vers le Canada. J'ai fait part de cette idée à Éva Guillorel, ma directrice de mémoire, qui m'a alors proposé de travailler sur la pêche morutière effectuée à Terre-Neuve puisqu'en effet, Honfleur a été un port important concernant cette pêche. Cette thématique me permettait ainsi d'étudier Honfleur et son histoire maritime tournée vers l'Amérique du Nord comme je le souhaitais initialement. La pêche à la morue est un sujet qui m'a de plus tout suite plu : j'en ai très souvent entendu parler dans ma famille et certaines lectures abordant ce thème m'avaient marqué à l'époque où je les avais lu, notamment *Galériens des brumes, sur les voiliers terre-neuvas* de René Convenant.

Introduction

Une présentation du sujet

L'objet de cette étude est d'étudier la pêche morutière à Honfleur et comment se déroulait la vie et le travail des terre-neuvas honfleurais à bord des navires morutiers, notamment durant un conflit : la guerre de Succession d'Espagne.

Sous l'Ancien Régime, 85 à 90 % des Français vivaient à la campagne et étaient donc majoritairement tournés vers une activité agricole¹. Pour autant, la pêche a su également occuper une place importante à cette époque. La pêche est ainsi une activité qui consiste à « capturer ou essayer de capturer, de sortir de l'eau par divers moyens, professionnellement ou occasionnellement des poissons, et par extension des crustacés, des mollusques ou des animaux vivant en eau douce ou en mer et pouvant servir à l'alimentation humaine »². Dans le cas de la pêche morutière il s'agit, comme son nom l'indique, de morue que les hommes cherchaient à capturer. C'était un des poissons les plus consommés en Europe dans les pays catholiques. La morue, *Gadus morhua*, est un poisson d'eau froide appartenant à la famille des gadidés. La morue correspond au poisson salé et séché (ou bien seulement salé) et le cabillaud correspond lui au même poisson mais au poisson frais, pêché tel quel. De couleur gris à vert, la morue a une taille pouvant aller de 50 jusqu'à parfois 140 cm et un poids compris entre 1,3 et 24 kg³. On la retrouve ainsi principalement en Europe du nord et dans l'Atlantique nord-ouest, à Terre-Neuve.

Terre-Neuve est une grande île canadienne d'une superficie d'environ 100 000 km². Située dans le nord-ouest de l'océan Atlantique, elle est séparée du Labrador par le détroit de Belle-Isle et de l'île du Cap-Breton par le détroit de Cabot. Sa forme est similaire à celle d'un triangle et on retrouve au Nord le cap Normand, au Sud-Ouest le cap de Ray et au Sud-Est le cap Race. Terre-Neuve possède des côtes assez découpées et irrégulières, offrant ainsi de nombreux caps, baies, golfes et péninsules pouvant notamment servir de havres aux navires. Terre-Neuve est une région particulièrement poissonneuse ; on y retrouve évidemment de la morue mais également du hareng, du flétan, du capelan ou bien encore des crustacés. Au sud-est de l'île se trouvent les bancs de

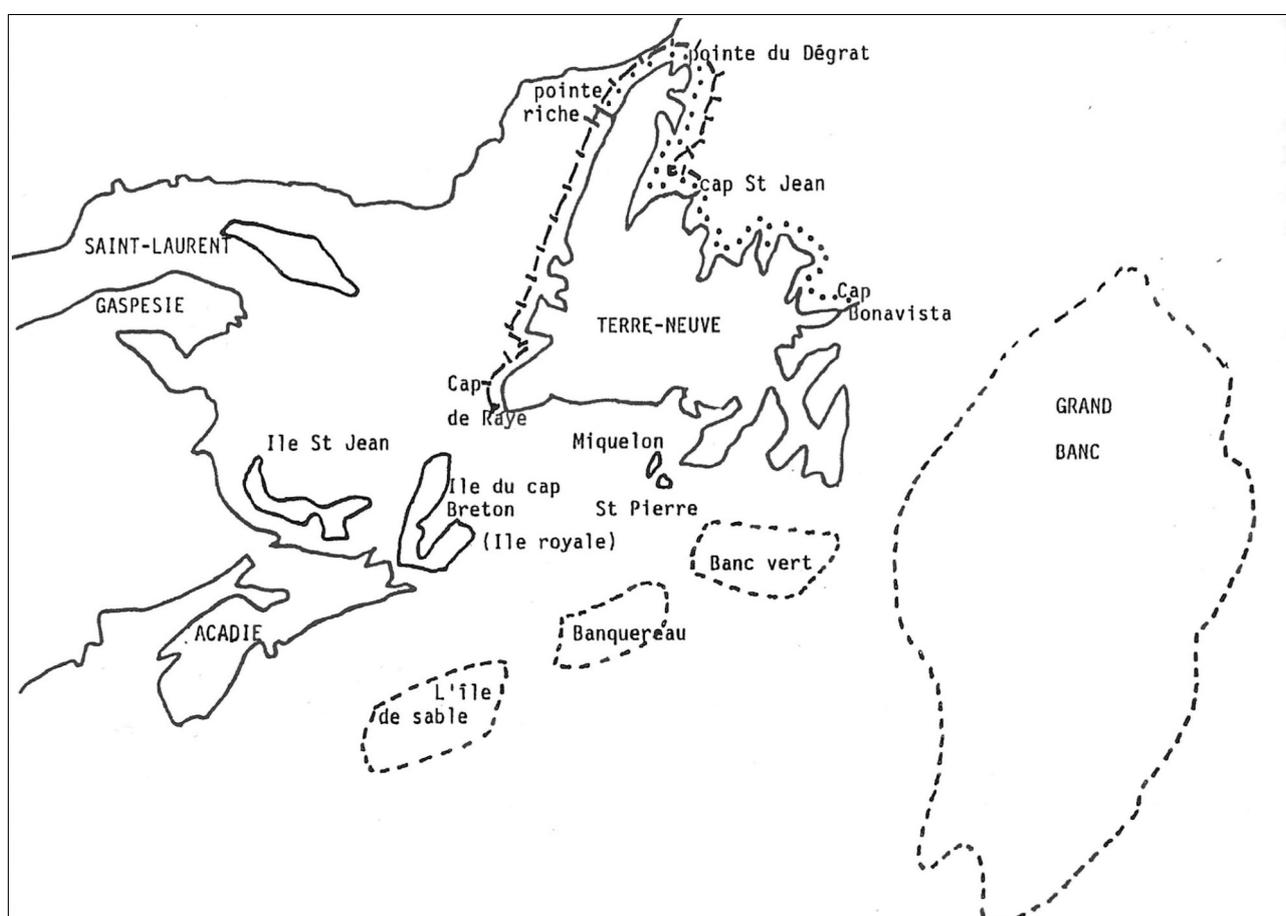
¹ BÉLY Lucien, *La France moderne, 1489-1789*, Paris, Presses universitaires de France, 2013, p. 55

² Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, <https://www.cnrtl.fr/definition/> [consulté le 07/03/2021]

³ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ Jacqueline, *La pêche morutière française de 1500 à 1950 : statistiques, climat et société*, Port-en-Bessin, Ifremer, 1995

Terre-Neuve, une zone de la mer dont la superficie est quasiment égale à celle de la France⁴ et où la profondeur varie entre 30 et 100 m (alors que dans l'Atlantique les profondeurs peuvent atteindre les 3 à 4 000 m)⁵. Les bancs ne constituent pas un ensemble unique et homogène et sont séparés par des sortes de vallées variant entre 100 et 600 m de profondeur. Terre-Neuve possède ainsi un climat océanique, relativement froid avec de nombreuses précipitations toute l'année. L'hiver (parfois même d'octobre jusqu'à mai) l'île est recouverte de glace et les détroits de Belle-Isle et de Cabot sont alors bloqués et au printemps, d'épais brouillards sont souvent présents sur les bancs à cause de la rencontre entre le courant froid du Labrador et le courant tiède du Gulf Stream.

Carte 2 : Carte de Terre-Neuve et des bancs de pêche



Source : HERSART DE LA VILLEMARQUÉ Jacqueline, *La pêche morutière française de 1500 à 1950 : statistiques, climat et société*, Port-en-Bessin, Ifremer, 1995, *Les Bancs de Terre-Neuve* (Archives municipales de Saint-Malo, 1985)

⁴ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *ibid.*

⁵ LA MORANDIÈRE Charles de, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale : des origines à 1789*, tomes 1, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962

L'île de Terre-Neuve est de nouveau découverte par les Européens, notamment par les Basques, au XIV^e siècle (les Vikings y avaient en effet déjà mené des expéditions). Ils la nomment alors « Terra-Bacalaos », ce qui signifie le Pays des morues, en référence à son abondance en poisson que les hommes ont assez vite remarqué. Du fait, les Européens ne sont jamais allés réellement explorer les terres et ont toujours préféré se tourner vers la mer⁶. En 1497, Jean Cabot, un Vénitien, redécouvre Terre-Neuve alors qu'il cherchait un passage vers l'Asie. Suite à cette nouvelle découverte, les Bretons et les Normands rejoignent Terre-Neuve dès le début du XVI^e siècle. En 1506, par exemple, Jean Denys de Honfleur et Thomas Aubert de Dieppe arrivent à Terre-Neuve au cap Bonavista et en 1508 un navire breton de Bréhat arrive également jusqu'à cette île. A partir de là, les départs pour Terre-Neuve et la pêche à la morue ne font que se poursuivre au fil du temps et cela jusqu'au XX^e siècle. Cet essor de la pêche morutière en France s'explique en partie par le déclin des sécheries bretonnes⁷ (les sécheries sont les installations où on fait sécher le poisson) mais surtout, comme on l'a vu, par l'extrême abondance de morues autour des côtes de Terre-Neuve et de ses bancs. La traversée de l'Atlantique et la localisation des bancs ne posaient pas de gros problèmes pour la navigation à l'époque, et la possibilité d'utiliser des techniques de pêche déjà utilisées depuis longtemps en Europe ont probablement aussi aidé à l'essor de cette pêche à Terre-Neuve. De plus, les hommes n'avaient pas besoin de s'installer de façon permanente sur cette île, ce qui a sûrement également facilité les choses.

De nombreux ports français commencent ainsi à armer pour la pêche morutière et au XVI^e siècle on compte environ une cinquantaine de ports dans toute la France armant pour cette activité. Au XVII^e siècle l'armement pour la pêche à la morue se concentre davantage et en 1664 l'Inventaire de Colbert ne dénombre plus que 17 ports armant à Terre-Neuve. Parmi les plus connus et les plus importants on retrouve notamment Honfleur, Saint-Malo, Granville, Le Havre, Marseille, La Rochelle, Les Sables-d'Olonne, Dieppe ou bien encore Nantes. A la fin du XVII^e siècle, dans les années 1680, Saint-Malo est le premier port en armement pour Terre-Neuve. La ville arme en effet quasiment à elle seule près d'un tiers du tonnage français pour la pêche morutière⁸. Au cours de ce siècle, pas moins de 1 786 départs vers Terre-Neuve ont lieu à Saint-Malo. On peut aussi évoquer Granville, dont l'activité de la pêche à la morue s'accroît également vers la fin du XVII^e siècle.

⁶ Il faut attendre 1822 pour qu'un Anglais nommé Cormack traverse pour la première fois l'île (LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*)

⁷ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *La pêche morutière française...*

⁸ LESPAGNOL André, *Messieurs de Saint-Malo : une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011

Les navires morutiers sont également nommés des terre-neuviers et les marins de leurs équipages des terre-neuvas⁹. La pêche morutière concerne ainsi deux types de pêche : la pêche errante et la pêche sédentaire. La pêche errante, également appelée pêche à la morue verte, se pratiquait en pleine mer, au large, et s'effectuait à partir du navire lui-même qui dérivait alors sur les bancs. Les marins se tenaient dans des sortes de barils placés le long du bord du bateau pour pêcher¹⁰. Ils salaient ensuite le poisson à bord du bateau sans le sécher et le ramenaient tel quel en France. La peau du poisson prenait alors une couleur verdâtre, d'où l'appellation de "morue verte".

La pêche sédentaire, qu'on nommait aussi pêche à la morue sèche, se pratiquait près des côtes canadiennes car les hommes avaient besoin d'aller à terre afin de faire sécher la morue. La pêche ne se pratiquait pas à bord du navire mais avec des chaloupes, des sortes de petits bateaux de pêche, qui étaient montés sur place. Il y avait trois à quatre hommes à bord d'une chaloupe et la pêche s'effectuait à la ligne¹¹.

Honfleur étant au centre de ce sujet, il semble important de présenter et décrire ce lieu. Honfleur est ainsi une ville portuaire située à l'embouchure de la Seine, dans le Calvados et juste en face du Havre. La Seine étant un des fleuves les plus importants du pays, cette position offre à la ville une place stratégique. Fondée vraisemblablement au XI^e siècle, vers 1066, son activité principale a été dans un premier temps celle des salines^{12 13}. Honfleur est notamment connue pour son port : dès le XIII^e siècle, on y fait la construction et l'armement des navires. La ville possède quatre paroisses : la paroisse Saint-Étienne, la paroisse Saint-Léonard, la paroisse Notre-Dame et la paroisse Sainte-Catherine qui n'est autre que le quartier des marins. Afin de mieux protéger la ville, l'Amiral de France Jean de Vienne fait édifier une enceinte fortifiée entre 1368 et 1418. De même, au XV^e siècle, vers 1430, deux bassins sont aménagés : à l'ouest le « Bassin du dedans » appelé aussi le « Havre de l'Enclos » et à l'est le « Bassin Planchette » nommé également le « Havre du Dehors »¹⁴. Ces bassins sont par la suite plusieurs fois agrandis et modifiés. En 1681, sur ordre de Colbert, le « Bassin du dedans » subit des travaux d'agrandissement et d'approfondissement et devient le Vieux bassin.

⁹ Le terme « terre-neuva » est également utilisé par certains auteurs pour désigner les navires mais ici le choix d'utiliser le mot « terre-neuvier » a été fait afin de pouvoir bien faire la distinction entre les navires et les hommes.

¹⁰ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *ibid.*

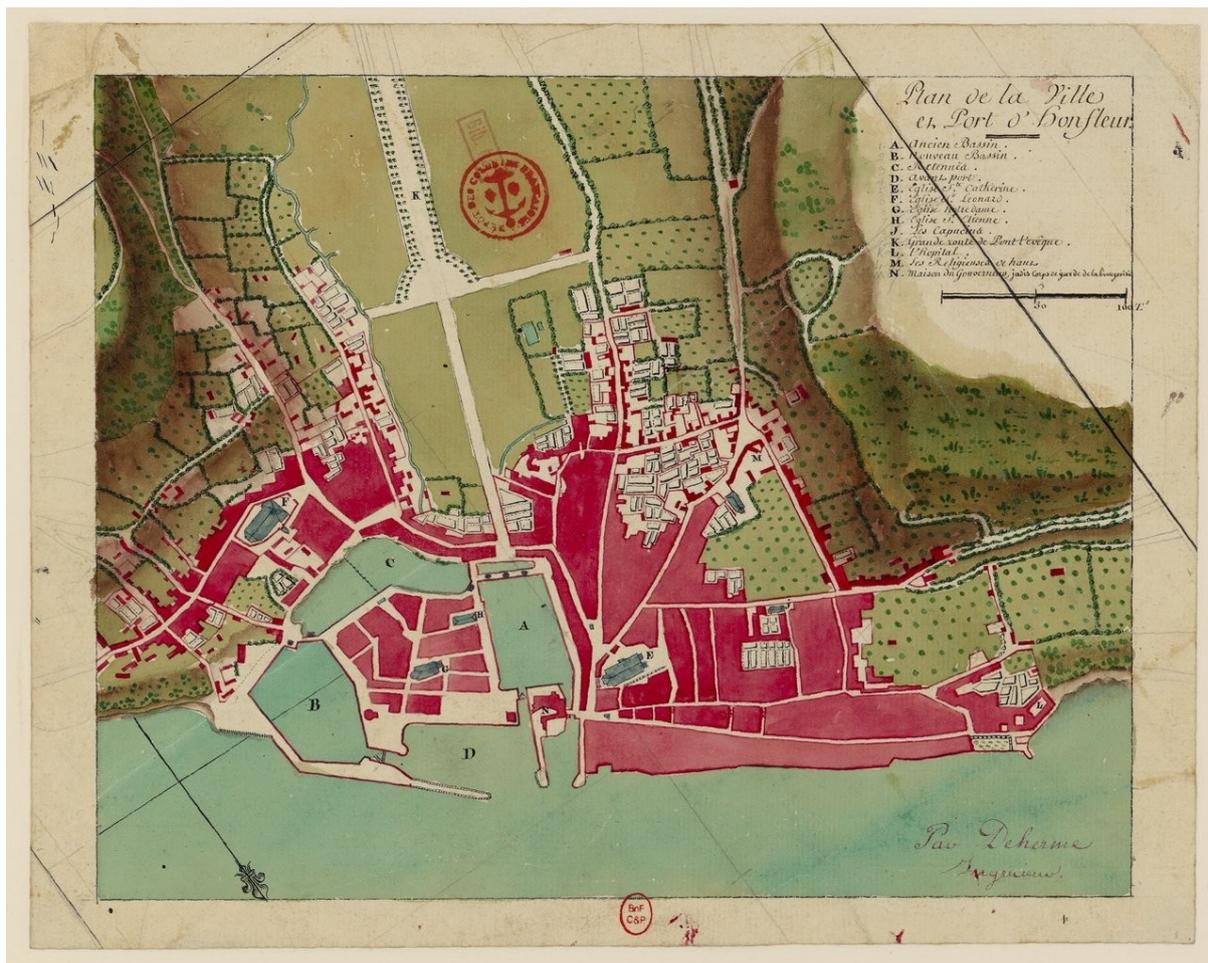
¹¹ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *La pêche morutière française...*, p. 21

¹² LITALIEN Raymonde, « Honfleur, ville portuaire normande sous l'Ancien Régime, et sa vocation nord-américaine. », *Chronique d'histoire maritime*, 1998, n°37-1, 13-25

¹³ « Lieu d'exploitation du sel marin (par évaporation), du sel contenu dans les saumures (par pompage), ou du sel gemme (par extraction) » (Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, <https://www.cnrtl.fr/definition/> [consulté le 28/03/2022])

¹⁴ DARSEL Joachim, « L'amirauté en Normandie, IX. - Amirauté de Honfleur (1^{ère} partie) », *Annales de Normandie*, 1977, n°27-2, p. 151-164

Carte 3 : Plan de Honfleur



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Source : Deherme, *Plan de la ville et port de Honfleur*, 1700-1800



(Légende située en haut à droite sur la carte)

Dès la fin du XV^e siècle, Honfleur devient un des ports les plus importants de Normandie. En effet, malgré les différentes guerres qui ont pu toucher le royaume de France, Honfleur se développe tout le long de l'époque médiévale et moderne, devenant l'une des villes portuaires les plus importantes du royaume. En 1483 par exemple, une flotte quitte le port de Honfleur pour se rendre aux îles du Cap-Vert avec pour mission de ramener un remède contre la lèpre dont le roi Louis XI se croyait atteint¹⁵. Ses relations commerciales s'étendent à la majorité des pays d'Europe occidentale comme la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, mais également à l'Afrique et à l'Amérique, notamment aux Antilles, au Canada et au Brésil. Vers la fin du XVIII^e siècle, dans les années 1783-1792, Honfleur est le cinquième port négrier en France¹⁶. Honfleur participe également aux grandes expéditions et découvertes de cette époque ; on pense notamment à Samuel de Champlain et Pont-Gavé qui partent de Honfleur en 1603 à bord du navire *La Bonne Renommée* pour remonter le fleuve Saint-Laurent. Un siècle plus tôt en juin 1503, Paulmier de Gonneville quitte le port de Honfleur avec son navire nommé *l'Espoir* dans le but de rejoindre les Indes Orientales¹⁷. Gonneville et son équipage d'une soixantaine d'hommes se retrouvent (sans le savoir) sur les côtes du Brésil mais, lors de leur retour en France, ils se font attaquer par des pirates vers les îles anglo-normandes et perdent le journal de bord qui aurait notamment pu servir à situer les terres qu'ils avaient découvertes. Si cette expédition ne fut pas aussi réussite que prévue, elle permit néanmoins à d'autres marins, après eux, de se lancer vers l'Atlantique.

Honfleur, c'est aussi avant tout un port de pêche, que ce soit la pêche côtière ou la grande pêche. On y capture différents types de poissons, crustacés et coquillages, comme le hareng, le mullet, la sole, le barbu, le homard, la crevette, l'huître et bien sûr la morue. La pêche morutière est en effet une des pêches les plus importantes de Honfleur. Au XVII^e siècle, Honfleur n'est autre que le second port morutier avec un total de 1 004 départs vers Terre-Neuve¹⁸. De 1650 à 1789, environ 25 navires honfleurais par an partent pour Terre-Neuve, ce qui montre la place qu'occupait cette pêche à Honfleur¹⁹.

¹⁵ MANEUVRIER Christophe, « De Honfleur au Cap-Vert. Retour sur le voyage de Georges Bissipat dit « le Grec » de 1483, », *Annales de Normandie*, 2018, n°1, p. 45-54

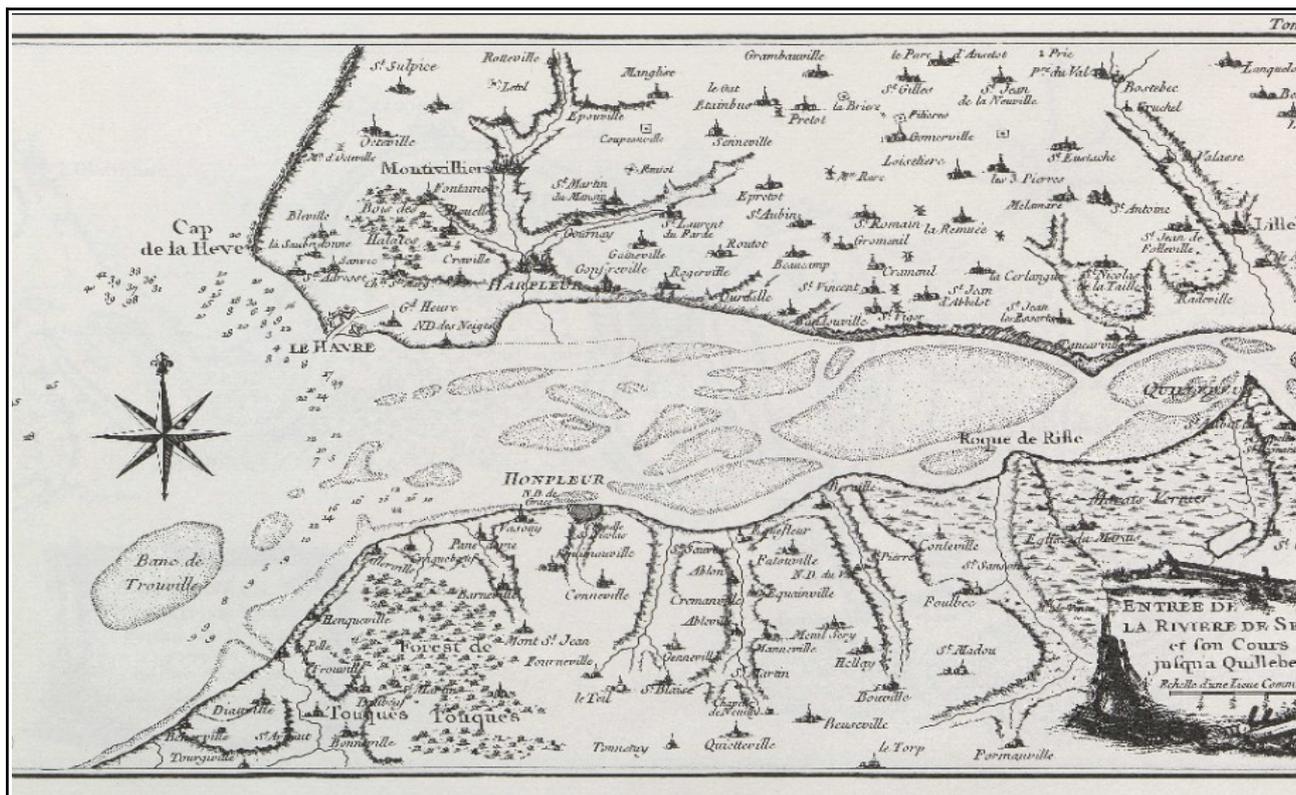
¹⁶ METTAS Jean, « Honfleur et la traite des Noirs au XVIII^e siècle », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, 1973, n°218, p. 5-26

¹⁷ LITALIEN, « Honfleur...

¹⁸ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *La pêche morutière française...*, p. 28

¹⁹ DARSEL, « L'amirauté en Normandie...

Carte 4 : Carte de l'estuaire de la Seine



Source : BELLIN Jacques-Nicolas, *Entrée de la rivière de Seine et son cours jusqu'à Quillebeuf*, 1764 (AD 14, BH/4/2478)

Ce mémoire s'inscrit ainsi au tout début du XVIII^e siècle, plus précisément de 1700 à 1713. Je souhaitais travailler sur le XVIII^e siècle car c'est une période qui m'intéresse mais également pour des raisons plus "pratiques" : les sources de cette époque sont généralement mieux conservées et ont une paléographie plus simple à lire. L'intérêt d'avoir choisi comme délimitation temporelle 1700-1713 est aussi de pouvoir étudier la pêche à la morue pendant un conflit, ici la guerre de Succession d'Espagne. La fin du XVII^e et le XVIII^e siècles sont en effet marqués par une succession de conflits. De 1688 à 1697 a lieu la guerre de la Ligue d'Augsbourg, ce qui affecte déjà les campagnes de pêche à Terre-Neuve, même si ce siècle est marqué par l'essor de la « Grande pêche ». En 1688 on dénombre en effet plus de 100 départs pour Terre-Neuve alors que l'année suivante, en 1689, il n'y en a plus que 47 en France²⁰.

Après un temps d'accalmie pour les ports français avec la paix signée à Ryswick en 1697, les conflits reprennent en 1701 avec la guerre de Succession d'Espagne. A cette époque-ci, la succession du roi d'Espagne Charles II (qui n'avait pas de fils) était un enjeu considérable en

²⁰ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *La pêche morutière française...*, p. 73

Europe puisqu'il s'agissait de la domination du royaume d'Espagne et de ses colonies. A la mort de Charles II en novembre 1700, c'est alors Philippe V, le petit-fils de Louis XIV, qui devient roi d'Espagne, au détriment de Léopold I^{er} qui souhaitait en effet voir son fils cadet succéder à Charles II. De plus, dès février 1701, Louis XIV reconnaît le droit de Philippe V à lui succéder en tant que roi. Cette alliance entre monarchies française et espagnole apparaît comme une véritable menace pour l'Europe. Des tensions émergent alors entre les puissances européennes : par exemple, en février 1701, des troupes françaises commencent à occuper des villes des Pays-Bas espagnols, au détriment des Provinces-Unies qui voient cela comme une provocation. Mais c'est seulement le 15 mai 1702 que l'Angleterre, les Provinces-Unies et l'Autriche déclarent officiellement la guerre aux royaumes de France et d'Espagne. Ce conflit prend fin en 1713 avec les deux traités d'Utrecht, l'un signé entre la France et la Grande-Bretagne le 11 avril et le second signé entre l'Espagne et la Grande-Bretagne le 13 juillet. Le premier traité nous intéresse d'autant plus que la France abandonne des territoires à l'Angleterre, notamment Terre-Neuve. Les marins français conservent néanmoins un droit de pêche sur l'île et son littoral.

Les Amirautés

Le sujet de ce mémoire se concentrant donc sur la pêche à la morue honfleuraise au début du XVIII^e siècle, toutes mes sources proviennent du fonds des archives de l'Amirauté de Honfleur.

Durant l'Ancien Régime, les sièges d'amirauté étaient des juridictions qui prenaient en charge les affaires maritimes d'un port. Cela pouvait tout aussi bien concerner des affaires liées à la pêche, au commerce, à des problèmes survenus en pleine mer, aux navires... Les amirautés étaient composées d'officiers de justice comme des procureurs du roi, des lieutenants, des juges, des greffiers ou bien encore des sergents. Grâce à ces agents, les amirautés pouvaient s'occuper de toutes les activités concernant le port et le monde maritime de leur siège. Si cette juridiction avait avant tout un rôle judiciaire, elle possédait aussi des compétences d'ordre administratif. Les amirautés étaient en effet également amenées par exemple à exercer la police des ports, à surveiller la construction et la vente de navires ou bien même à contrôler les départs et les arrivées des bateaux. Elles devaient aussi vérifier que les déclarations ou traités de guerre étaient correctement appliqués dans les ports.

L'Amirauté de France est ainsi fondée au cours du XIII^e siècle. A l'époque moderne, on retrouve de nombreux sièges d'amirauté tout le long de la côte française. L'édit de 1554 crée notamment 20 sièges en Normandie, comme à Bayeux, Caen, Cherbourg, Granville et Honfleur. Les amirautés sont finalement définitivement supprimées peu après la Révolution française, en 1792.

Dès le XIV^e siècle, des représentants de l'Amirauté de France sont présents à Honfleur²¹. Mais c'est donc réellement à partir de 1554 que l'Amirauté de Honfleur fonctionne de manière plus régulière. La zone sur laquelle s'exerçait cette juridiction était comprise entre la rivière de Risle à l'Est et Villerville à l'Ouest. En 1786, un édit royal annonce la suppression de l'Amirauté de Touques qui est alors rattachée à celle de Honfleur, dont l'étendue va alors jusqu'aux limites de celles de l'Amirauté de Dives. Comme toutes les amirautés, celle de Honfleur possédait majoritairement des actes administratifs et judiciaires. Les documents conservés de l'Amirauté de Honfleur se trouvent aujourd'hui aux Archives Départementales du Calvados (AD 14) situées à Caen et sont regroupés dans la série 10 B, plus précisément dans la sous-série 2ii 1-739 (la série B comprend également les sièges d'amirauté de Bayeux, Caen, Carentan-Isigny, Dives, Grandcamp, Portbail-Carteret et Touques). Les fonds d'archive de l'amirauté de Honfleur couvrent ainsi une période s'étendant entre 1636 et 1791.

Une présentation des sources

Pour ce mémoire, le choix des sources s'est donc porté vers des rapports de mer, des congés de navigation, des journaux de navigation et des procédures criminelles car ce sont les documents les plus pertinents que j'ai pu trouver. Ce choix a été fait après les avoir consultés et également en regardant quels types de sources avaient pu être utilisés pour des recherches similaires à mon sujet. Je pense notamment ici au mémoire de Marine Masliah, intitulé *La pêche morutière honfleuraise de 1713 à 1719, Travail et comportements collectifs en mer des terre-neuvas honfleurais*²², pour lequel elle a notamment étudié des congés de navigation et des rapports de mer. Lors de ma première visite aux Archives Départementales du Calvados, j'ai également consulté d'autres documents : des documents de réceptions sur des pilotes hauturiers (1694-1703, 2ii/153), des documents de réceptions diverses (octobre 1703-juin 1713, 2ii/154) et des règlements et procès verbaux (1703-1717, 2ii/669). Néanmoins, je n'ai pas trouvé d'informations importantes concernant la pêche morutière à Terre-Neuve dans cette documentation. Des rôles d'équipage auraient pu aussi être intéressants à étudier dans le cadre de ce sujet mais malheureusement ceux compris entre 1695 et 1713 ont été perdus, très probablement lors d'un déménagement des archives vers la fin du XVIII^e siècle²³.

²¹ DARSEL, « L'amirauté en Normandie...

²² MASLIAH Marine, *La pêche morutière honfleuraise de 1713 à 1719, Travail et comportements collectifs en mer des terre-neuvas honfleurais*, Caen, 2007

²³ BRÉARD Charles, *Les Archives de la ville de Honfleur; Notes historiques et analyses de documents*, Paris, 1885

Un congé de navigation est donc une autorisation à naviguer donnée aux maîtres et capitaines des navires²⁴. Ces derniers devaient ainsi faire une déclaration auprès du siège de l'Amirauté afin de pouvoir sortir du port. Grâce à cette documentation, on apprend la date de départ du navire, son nom, son tonnage, sa destination et le nom du maître et capitaine du bateau. On peut également avoir des informations sur l'équipage (notamment sur le nombre d'hommes qui le compose), sur la cargaison du navire et les armes embarquées. Pour la période étudiée qui est ici de 1700 à 1713, les congés de navigation (qui font environ entre une page et une page et demi) sont regroupés sous les cotes 2ii/263 (18/01/1700 - 19/01/1701), 2ii/264 (02/01/1701 - 26/06/1703) et 2ii/265 (05/07/1703 - 03/07/1713).

Les rapports de mer sont quant à eux les déclarations faites par les maîtres et capitaines des navires au retour d'un voyage, à leur arrivée dans un port²⁵. Les rapports de mer, tout comme les congés de navigation, étaient entendus par le lieutenant de l'Amirauté et les déclarations tenues par le capitaine étaient mises à l'écrit par un greffier²⁶. D'après l'Ordonnance de la marine de 1681 « tous maîtres et capitaines de navires seront tenus de faire leur rapport au lieutenant de l'amirauté vingt-quatre heures après leur arrivée au port, à peine d'amende arbitraire »²⁷. Les rapports de mer contiennent ainsi des données similaires à celles trouvées dans les congés de navigation mais en plus de cela ils nous livrent des informations sur le récit du voyage, ce qui en font des sources très intéressantes pour cette étude. On y apprend par exemple toutes les relâches effectuées par le navire, les tempêtes qui ont pu survenir, les avaries subies par le bateau, la quantité de poissons pêchés, les problèmes survenus à bord entre les membres de l'équipage, les maladies ou bien encore les décès qui ont pu avoir lieu. Ces rapports de mer, pour cette période, sont regroupés sous les cotes 2ii/304 (23/12/1698 - 02/01/1700), 2ii/305 (02/01/1700 - 23/12/1700), 2ii/306 (23/12/1700 - 25/06/1703), 2ii/307 (02/07/1703 - 28/06/1713) et 2ii/308 (01/07/1713 - 09/11/1715). Selon la quantité d'informations notée dans un rapport de mer, ce dernier peut compter entre une et quatre pages.

Un journal de navigation est un document généralement tenu par le pilote du navire. Il est organisé de façon chronologique puisque la date est notée chaque jour tout le long du voyage pour aller et revenir de Terre-Neuve. La manière dont est écrit un journal varie selon le pilote : certains le tiennent sous la forme d'un tableau, d'autres écrivent plus simplement les informations à la suite. Les journaux de navigation semblent être des documents moins formels que les rapports de mer et les congés : on a par exemple des pilotes qui font débiter leur journal non pas à Honfleur mais au

²⁴ Annexe 3 : congé de navigation du terre-neuvier le *Yacq* le 27/05/1713, p. 129

²⁵ Annexe 4 : rapport de mer du terre-neuvier l'*Éternité* le 05/04/1704, p. 133

²⁶ ZYSBERG André, « La vie quotidienne en mer d'après les rapports du siège d'amirauté de Honfleur », *Revue d'histoire maritime*, 2014, n°19, p. 119-137

²⁷ *Ordonnance de Louis XIV Roy de France et de Navarre, donnée à Fontainebleau au mois d'Aouft 1681, touchant à la Marine*, Paris, Thierry, 1681, p. 89

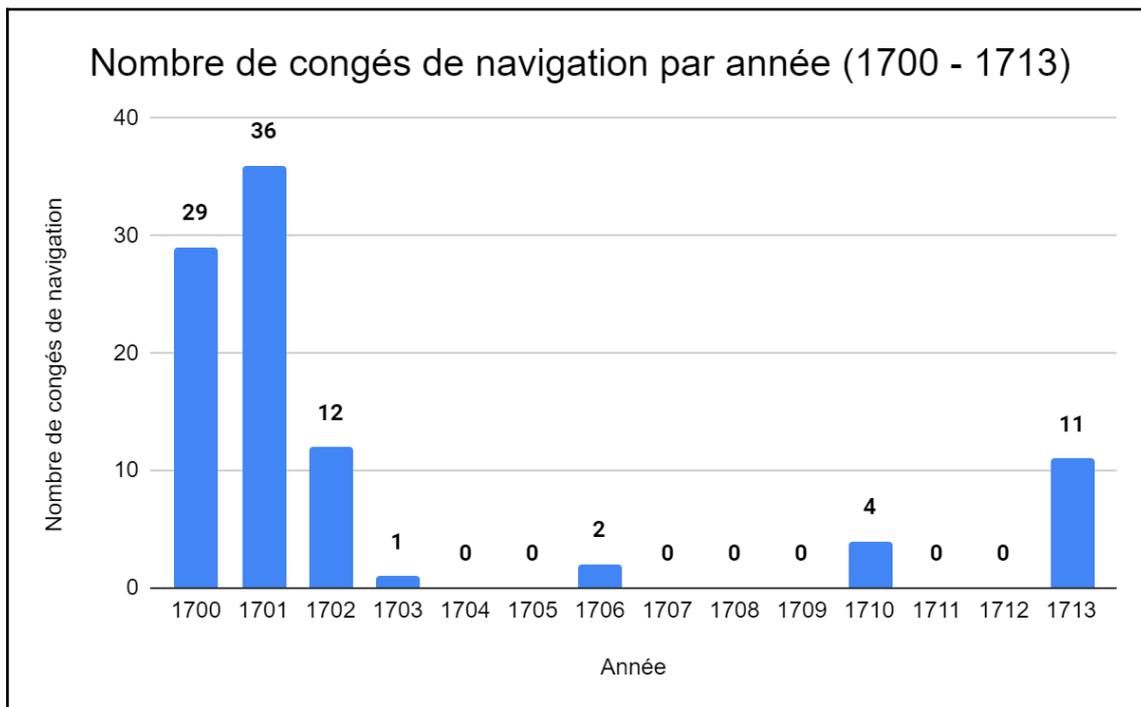
lieu où le navire a été chercher le sel, ou bien encore même parfois lorsque le navire quitte Terre-Neuve. Pour ce qui est du contenu des journaux, on y trouve essentiellement des données météorologiques, des calculs de position et des observations des côtes. En effet, le journal de navigation est avant tout un instrument de navigation. Mais les pilotes peuvent aussi noter des informations supplémentaires notamment sur l'équipage, sur les convois de navires ou également sur les navires rencontrés en mer. La taille d'un journal est assez variable selon la durée du voyage mais aussi selon la quantité d'informations que le pilote fournit : la majorité des journaux font environ une dizaine de pages mais il arrive quelques fois que certains en contiennent presque vingt tandis que d'autres ne possèdent que quatre pages. De 1700 à 1713, les journaux de navigation de Honfleur sont groupés sous les cotes 2ii/323 (1700), 2ii/324 (1701), 2ii/325 (1704), 2ii/326 (1710) et 2ii/327 (1713). Il n'y a en effet des journaux que de cinq années différentes pour toute la période : il est alors difficile de savoir si les journaux des autres années ont été perdus (comme les rôles d'équipage) ou bien s'il n'y a tout simplement pas eu de journaux rédigés le reste de la période.

Enfin, le dossier 2ii/617, comprenant des procédures criminelles qui ont eu lieu de 1713 à 1720, a aussi retenu mon attention car il contient le procès d'un navire morutier nommé *l'Espérance*. Cette procédure, qui s'étend de 1713 à 1717, débute avec la plainte du capitaine, Guillaume Bougourd, à l'encontre d'une partie de son équipage qui aurait déserté le navire. Cette affaire, même si elle se situe à la limite et même en dehors de mes bornes chronologiques, n'en reste pas moins importante et intéressante car elle amène des informations supplémentaires par rapport aux congés de navigation et rapports de mer, notamment les noms des membres de l'équipage ou bien encore leur fonction au sein du navire.

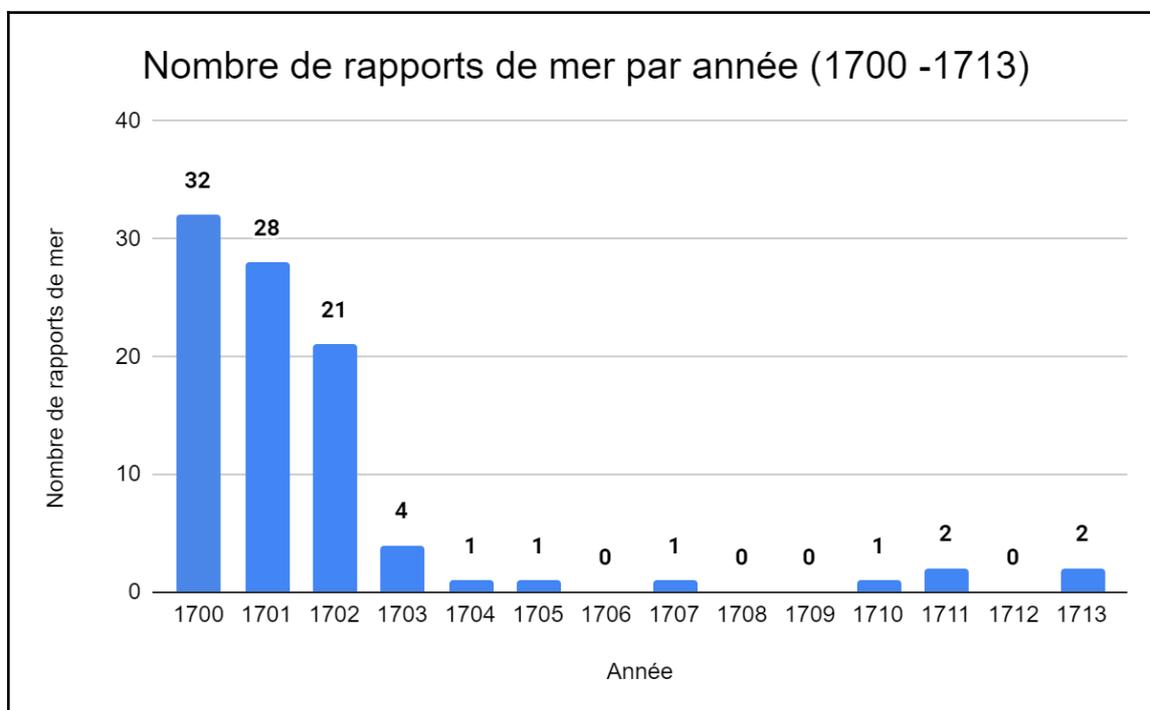
Pour ce qui est du dépouillement des sources, j'ai regroupé toutes les informations qui me semblaient importantes dans des tableurs excel. Ainsi, pour chaque dossier de source, j'ai créé un tableur, ce qui me permet de retrouver plus facilement une donnée lorsque j'ai besoin de la consulter. L'exploitation des sources n'a cependant pas toujours été simple. En effet, certains documents étaient parfois difficiles à lire de par leur calligraphie ancienne ou bien parce qu'ils étaient abîmés et endommagés à certains endroits. Entre 1700 et 1713 j'ai ainsi trouvé 95 congés de navigation, 93 rapports de mer et 38 journaux de navigation qui concernaient des campagnes de pêche à Terre-Neuve et dans lesquels j'ai retrouvé la mention de 53 navires différents. La quasi-totalité de ces documents se situent au tout début de la période²⁸, comme le montrent les trois graphiques ci-dessous.

²⁸ L'explication de cette répartition dans le temps de ces sources sera donnée dans le Chapitre 4 : La pêche pendant la Guerre de Succession d'Espagne (p. 95)

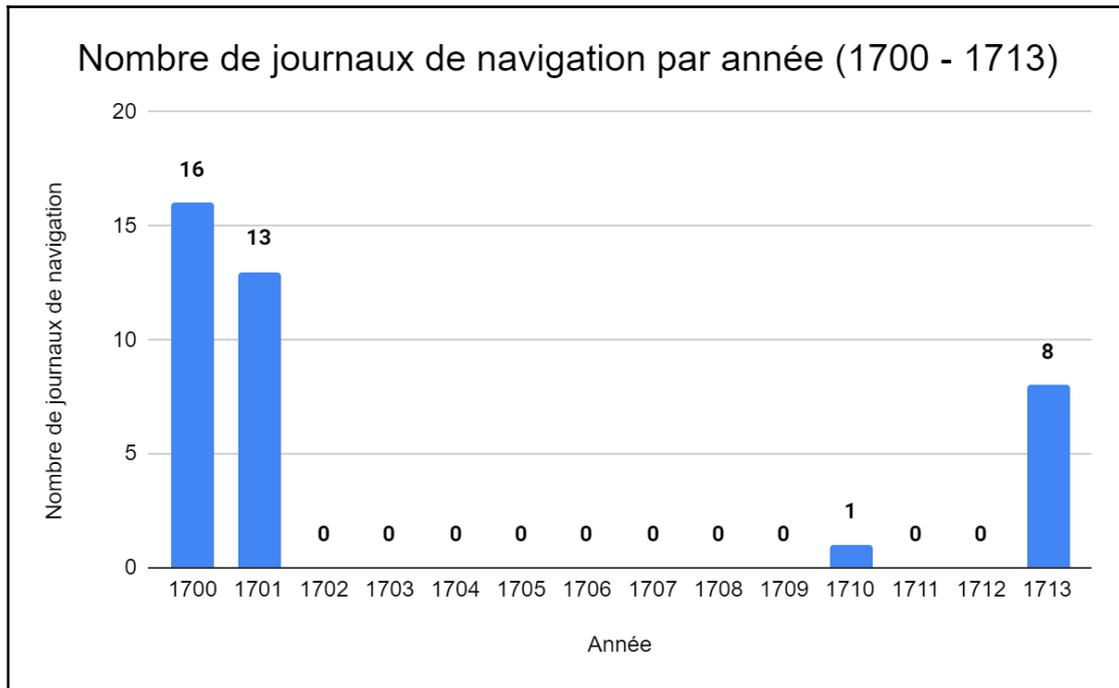
Graphique 1 : Nombre de congés de navigation par année à Honfleur (1700-1713)



Graphique 2 : Nombre de rapports de mer par année à Honfleur (1700-1713)



Graphique 3 : Nombre de journaux de navigation à Honfleur (1700-1713)



Une question se pose alors : ces sources sont-elles exhaustives ? Autrement dit, a-t-on tous les congés, rapports de mer et journaux qui ont existé entre 1700 et 1713 à Honfleur ? Il est difficile d'être sûr de posséder l'entièreté de ces documents pour cette époque car comme pour les rôles d'équipage, des congés, des rapports de mer ou des journaux ont pu être perdus ou détruits (sans même que cela soit indiqué). Cependant, cet échantillon de sources n'en reste pas moins pertinent à étudier. Il est en effet possible d'observer, d'analyser ces documents, d'en tirer des données quantitatives et des informations utiles pour la recherche historique. S'il faut garder à l'esprit que ce corpus de sources n'est peut-être pas complet, les résultats que l'on trouve n'en sont pas moins intéressants.

L'historiographie du sujet

L'histoire maritime, dans laquelle s'inscrit ce mémoire, a été étudiée par de très nombreux historiens. Initialement, ce champ historique se concentrait principalement sur les grands ports ou les trafics les plus importants. Mais au fil des années, et plus particulièrement à partir des années 1990, des historiens ont commencé à fournir des travaux s'intéressant davantage aux sociétés littorales et aux différents mondes de la pêche.

Alain Cabantous, spécialiste reconnu de la mer à l'époque moderne, a fourni de nombreux travaux sur l'histoire maritime et sur l'histoire sociale, en particulier sur les populations maritimes. On peut penser notamment au livre *Les citoyens du large : les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle)*²⁹ ou bien encore à *Dix mille marins face à l'océan : les populations maritimes de Dunkerque au Havre au XVII^e et XVIII^e siècles*³⁰. Avec ce dernier livre, des similitudes avec Honfleur peuvent être observées puisque Alain Cabantous étudie des populations maritimes assez similaires. Alain Cabantous s'intéresse ainsi à la formation de ces populations maritimes, à leurs spécificités, leurs liens sociaux, leurs traits culturels... Il étudie aussi la place de la religion dans le monde de la mer, comme c'est le cas dans son livre *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (XVI^e-XIX^e siècle)*³¹. Alain Cabantous a également écrit avec Gilbert Buti *Être marin en Europe occidentale (1550-1850)*³², un livre qui s'intéresse plus particulièrement aux marins et à leur identité. Gilbert Buti est quant à lui professeur des universités en histoire moderne à l'université d'Aix-Marseille et s'intéresse davantage aux économies maritimes et aux sociétés littorales du monde méditerranéen durant l'époque moderne, comme par exemple dans son livre *Les chemins de la mer : un petit port méditerranéen, Saint-Tropez (XVII^e-XVIII^e siècles)*³³. Paul Butel, considéré comme un des grands spécialistes des sociétés atlantiques, publie quant à lui en 1997 un ouvrage sur les espaces maritimes européens au XVIII^e siècle³⁴. On peut aussi citer ici Gérard Le Bouëdec et son livre *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*³⁵, dans lequel il évoque divers aspects des sociétés maritimes. Un chapitre est notamment consacré à la pêche et Gérard Le Bouëdec aborde entre autres la pêche morutière et ses enjeux internationaux. Il est important également de parler de travaux dont l'étude s'est concentrée sur un lieu précis, par exemple comme *Messieurs de Saint-Malo : une élite négociante au temps de Louis XIV*³⁶ d'André Lespagnol ou *Les corsaires de Granville, une culture du risque maritime (1688-1815)*³⁷ de Michel Aumont. Le premier, qui n'est autre que la thèse d'André Lespagnol, se concentre donc sur Saint-

²⁹ CABANTOUS Alain, *Les citoyens du large : les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Aubier, 1995

³⁰ CABANTOUS Alain, *Dix mille marins face à l'océan : les populations maritimes de Dunkerque au Havre au XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, Publisud, 1991

³¹ CABANTOUS Alain, *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (XVI^e-XIX^e siècle)*, Paris, Fayard, 1990

³² BUTI Gilbert, CABANTOUS Alain, *Être marin en Europe occidentale (1550-1850)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016

³³ BUTI Gilbert, *Les chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez, XVII^e-XVIII^e siècles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010

³⁴ BUTEL Paul, *Européens et espaces maritimes (vers 1690-vers 1790)*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 1997

³⁵ LE BOUËDEC Gérard, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997

³⁶ LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*

³⁷ AUMONT, *Les corsaires de Granville, une culture du risque maritime (1688-1815)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013

Malo ; une petite partie de l'ouvrage aborde la pêche morutière de cette ville et nous montre l'importance qu'a pu avoir cette activité dans l'économie maritime malouine. Le second ouvrage est également une thèse, celle de l'historien Michel Aumont, dans laquelle il étudie les corsaires granvillais. Ses bornes chronologiques allant de 1688 à 1815, cette étude met entre autres en avant les conséquences des différentes guerres sur l'activité maritime de Granville, notamment sur la pêche morutière. Il peut alors être intéressant de voir si on retrouve la même chose à Honfleur.

La pêche à la morue et plus globalement la pêche, ont fait l'objet de différents travaux en histoire. On pense notamment ici à *Histoire des pêches maritimes en France*³⁸, de Michel Mollat, qui dresse un portrait assez large de la pêche en France. Concernant la pêche morutière, il est nécessaire d'évoquer Charles de La Morandière et son ouvrage majeur intitulé *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale : des origines à 1789*³⁹ publié en 1962. C'est un livre très complet qui aborde tous les aspects de la pêche à la morue, que ce soit l'équipage, la construction du navire, les vivres embarquées, les techniques de pêche ou bien encore les principaux ports armant pour cette pêche. Soixante ans avant Charles de La Morandière, Adolphe Bellet avait déjà publié un ouvrage sur ce thème, *Les français à Terre-Neuve et sur les côtes de l'Amérique du Nord : la Grande pêche de la Morue à Terre-Neuve depuis la découverte du Nouveau Monde par les Basques au XIV^e siècle*⁴⁰. Dans les années 1990 sont publiés deux travaux sur la pêche morutière qui sont aussi utiles pour cette étude. Il s'agit de *La pêche française en Amérique du Nord au XVIII^e siècle*⁴¹ de Jean-François Brière et de *La pêche morutière française de 1500 à 1950 : statistiques, climat et société*⁴² de Jacqueline Hersart de La Villemarqué. Le livre de Jean-François Brière est intéressant car il détaille assez bien différents points concernant la pêche à la morue (que ce soit l'équipage du navire, l'armement etc) et étudie également cette pêche pour le port de Granville et de Saint-Malo, ce qui permet d'avoir des points de comparaison avec Honfleur. Il aborde enfin dans un de ses chapitres les rapports entre la pêche et la politique. L'étude de Jacqueline Hersart de La Villemarqué est également très intéressante car elle contient de nombreux graphiques, statistiques et cartes qui peuvent s'avérer utiles pour ce mémoire.

La ville de Honfleur a aussi été au cœur de différents ouvrages, qu'ils soient directement en lien avec la pêche ou plus largement avec l'histoire de ce lieu. Charles Bréard nous livre ainsi diverses informations sur cette ville dans son ouvrage *Le vieux Honfleur et ses marins, biographies*

³⁸ MOLLAT Michel, *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987

³⁹ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

⁴⁰ BELLET Adolphe, *Les français à Terre-Neuve et sur les côtes de l'Amérique du Nord : la Grande pêche de la Morue à Terre-Neuve depuis la découverte du Nouveau Monde par les Basques au XIV^e siècle*, Paris, Chalamel, 1902

⁴¹ BRIÈRE Jean-François, *La pêche française en Amérique du Nord au XVIII^e siècle*, Montréal, Fides, 1990

⁴² HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *La pêche morutière française...*

et récits maritimes⁴³. Dominique Bougerie a aussi écrit un livre, en deux tomes, sur l'histoire de Honfleur et de ses habitants nommé *Honfleur et les honfleurais : cinq siècles d'histoire*⁴⁴. Dans le cadre de Honfleur, il est important également d'évoquer les travaux d'André Zysberg, grand spécialiste d'histoire maritime moderne en Normandie, qui a notamment publié plusieurs travaux et articles sur Honfleur et sa vie maritime⁴⁵. L'amirauté de Honfleur, de même que ses archives, ont aussi fait l'objet de plusieurs études comme celles de Joachim Darsel⁴⁶, Albert Vintras⁴⁷ ou bien encore Léon Vignols⁴⁸.

Il est nécessaire à présent d'évoquer des travaux plus similaires au sujet de ce mémoire et qui ont vu le jour il y a quelques années. Tout d'abord, il me semble important de parler de deux mémoires que j'ai consultés à de nombreuses reprises : *Origines, quotidien et comportements en mer : Les marins du long cours dans les procédures criminelles de l'amirauté de Honfleur (1681-1789)*⁴⁹ de Nicolas Bailleul et *Rapports sociaux et gens de mer, d'après les procédures criminelles de l'amirauté de Honfleur (1713-1720)*⁵⁰ de Thibault Trapu. Ces deux travaux ont tous deux des sujets centrés sur Honfleur, leurs sources proviennent de l'Amirauté de cette ville et ils évoquent également chacun la pêche morutière honfleuraise. De plus, Thibault Trapu étudie notamment dans son mémoire le procès du navire l'*Espérance*, ce qui m'est d'autant plus utile pour ma propre étude. Un autre mémoire qui mérite d'être nommé est celui de Delphine Marie-Marguerite dont le titre est *Richesse et exploitation scientifique des rapports de mer de l'Amirauté de Honfleur (1665 -1670)*⁵¹. Ce travail de recherche, qui a pour objet principal les rapports de mer de Honfleur entre 1665 et 1670, est très intéressant car il permet de voir comment il est possible d'exploiter ces sources et les informations qu'on peut en tirer. Enfin, un dernier mémoire qui m'a été particulièrement utile est celui de Marine Masliah intitulé *La pêche morutière honfleuraise de 1713 à 1719*⁵². Ce travail, qui a une grande proximité avec le mien, est assez important pour mon sujet de mémoire. Marine Masliah

⁴³ BRÉARD, *Les Archives de la ville...*

⁴⁴ BOUGERIE Dominique, *Honfleur et les honfleurais : cinq siècles d'histoire*, tomes 1 et 2, Honfleur, Ed. Marie, 2002-2003

⁴⁵ Par exemple : ZYSBERG André, « Les terre-neuvas honfleurais au temps du Roi-Soleil (1665-1685) », *Annales de Normandie*, 2018, n°68-1, p. 87-111

⁴⁶ DARSEL, « L'amirauté en Normandie...

⁴⁷ VINTRAS Albert, *Répertoire numérique des archives municipales de Honfleur*, Caen, 1923

⁴⁸ VIGNOLS Léon, « Une source documentaire trop peu utilisée : les archives des anciennes amirautés françaises », *Annales*, 1930, n°8, p. 565-571

⁴⁹ BAILLEUL Nicolas, *Origines, quotidien et comportements en mer : Les marins du long cours dans les procédures criminelles de l'amirauté de Honfleur (1681-1789)*, Caen, 2016/2017

⁵⁰ TRAPU Thibault, *Rapports sociaux et gens de mer, d'après les procédures criminelles de l'amirauté de Honfleur (1713-1720)*, Caen, 2019/2020

⁵¹ MARIE-MARGUERITE Delphine, *Richesse et exploitation scientifique des rapports de mer de l'Amirauté de Honfleur (1665 -1670)*, Caen, 2017

⁵² MASLIAH, *La pêche morutière...*

a également utilisé comme sources des congés de navigation et des rapports de mer de Honfleur et donc comme pour Delphine Marie-Marguerite, il est possible de voir la manière dont elle a exploité ces documents pour son mémoire. Les bornes chronologiques de son sujet se situent ainsi juste après les miennes, ce qui offre la possibilité de pouvoir comparer les résultats de mes recherches avec les siens.

Ce mémoire s'attache donc à montrer la diversité des informations à propos de la pêche à la morue que l'on peut trouver et exploiter au sein de congés de navigation, de rapports de mer, de journaux de navigation et d'un procès visant un équipage d'un navire morutier. Il s'agit en effet notamment de voir ce que ces sources nous apprennent sur Honfleur et sa pêche morutière de 1700 à 1713. A travers ces documents, nous étudierons plus précisément les terre-neuviers honfleurais et leur armement, le déroulement du voyage et de la pêche, la vie à bord des navires morutiers et nous pourrons ainsi voir s'il y a des spécificités propres à Honfleur ou bien si les données et informations trouvées correspondent aussi à d'autres recherches faites sur la pêche morutière pour d'autres périodes ou d'autres lieux que Honfleur. Le but de cette étude, qui s'inscrit donc pendant la guerre de Succession d'Espagne, sera également d'étudier l'influence de ce conflit sur l'activité de la pêche à la morue à Honfleur, et s'il y a par exemple des conséquences majeures ou non sur cette pêche.

Chapitre 1 : L'armement du navire

Selon Auguste Jal, l'armement désigne l' « action d'armer un ou plusieurs navires, c'est-à-dire de les pourvoir de tout ce qui était nécessaire pour remplir une mission déterminée »⁵³. Ici il s'agit d'effectuer une campagne de pêche à Terre-Neuve et nous verrons donc dans ce premier chapitre tout ce qui était indispensable pour la réussite d'un tel voyage, à commencer par le navire lui-même.

I - Le navire morutier

Le terre-neuvier est un élément central de la pêche à la morue. C'est en effet avec lui que les hommes font le voyage jusqu'à Terre-Neuve, effectuent la pêche et repartent ensuite vers Honfleur, en plus d'être le lieu de vie des marins pendant plusieurs mois. Il mérite ainsi d'être étudié dans ce mémoire.

1. Le type de bateau

Que ce soit dans les congés de navigation, dans les rapports de mer ou les journaux de navigation, on trouve extrêmement peu d'informations sur la forme et le type de bateau qu'étaient les terre-neuviers honfleurais. Ces documents n'utilisent que le terme "navire" pour les désigner et il est par conséquent difficile de déterminer de quel genre de bateau précisément il pouvait s'agir. André Zysberg rencontre ce même problème lorsqu'il étudie la pêche morutière à Honfleur de 1665 à 1685 : « nous ignorons la morphologie des terre-neuvas honfleurais. Les rapports et les congés emploient exclusivement le mot "navire" à leur sujet »⁵⁴.

Si l'on se fie à d'autres travaux d'historiens ayant déjà étudié cette question, tels que Charles de La Morandière ou bien encore Jacqueline Hersart de La Villemarqué, on peut tout de même avoir une idée de ce à quoi ressemblaient ces navires morutiers. Pour la pêche de la morue verte, les bateaux devaient être légers, rapides et facilement maniables et pour cela des navires à deux mâts pouvaient être utilisés. Parmi ces bateaux il y avait notamment les goélettes qui étaient des voiliers à deux mâts avec des voiles auriques, c'est-à-dire placées dans l'axe du navire et qui pouvaient être de formes différentes⁵⁵. Pour ce qui est de la pêche de la morue sèche, on retrouvait plus souvent des trois mâts aux voiles carrées avec un tonnage plus important et un équipage plus nombreux⁵⁶.

⁵³ JAL Auguste, *Nouveau Glossaire antique*, Paris, F. Didot frères, 1848, p. 170

⁵⁴ ZYSBERG, « Les terre-neuvas...

⁵⁵ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *La pêche morutière française...*

⁵⁶ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

D'après Charles de La Morandière, à Honfleur, pour la pêche à la morue, on pouvait retrouver comme types de bateaux des flûtes et des flibots, tous les deux des navires hollandais, ou des frégates⁵⁷. Les flûtes sont d'assez gros navires possédant trois mâts et sont donc davantage utilisées pour la pêche sédentaire alors que le flibot l'est plus pour la pêche errante : même s'il ressemble à une flûte il est de plus petite taille et possède deux mâts⁵⁸. Les frégates, qui ont aussi trois mâts, sont quant à elles à la base des navires de guerre mais pouvaient être également utilisées pour la pêche⁵⁹.

Parmi tous les congés de navigation, les rapports de mer et les journaux de navigation de Honfleur de 1700 à 1713, un seul document semble évoquer le type de navire qu'étaient les terre-neuviers honfleurais. Il s'agit du journal du *Saint Georges*, daté d'avril 1701. En effet, au tout début de celui-ci il est écrit : « *la flute du por de deux cent tonnos environ* »⁶⁰. Cette information semble ainsi confirmer les propos avancés par Charles de La Morandière mais, évidemment, il est difficile d'être sûr que tous les autres terre-neuviers à Honfleur étaient des flûtes.

Illustration 1 : Terre-neuviers destinés à la pêche sur les bancs



Source : DUHAMEL DU MONCEAU Henri-Louis, *Traité général des pesches, et Histoire des poissons qu'elles fournissent, tant pour la subsistance des hommes, que pour plusieurs autres usages qui ont rapport aux Arts et au Commerce*, Paris, 1769, partie II, section I, planche VI, figure 1

⁵⁷ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

⁵⁸ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *La pêche morutière française...*

⁵⁹ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *ibid.*

⁶⁰ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/324, p. 114

Illustration 2 : Terre-neuviers destinés à la pêche de la morue sèche



Source : DUHAMEL DU MONCEAU, *Traité général des pesches...*, partie II, section I, planche XIV, figures 1 et 2

Sur les deux planches ci-dessus, issues de l'ouvrage *Traité général des pesches* de Henri-Louis Duhamel du Monceau, sont représentés des terre-neuviers. Sur la première planche, l'auteur a fait le choix de représenter plusieurs vaisseaux de tailles différentes, armés pour la pêche de la

morue verte sur les bancs, mais sans préciser le type de navire dont il s'agissait. Cela permet cependant d'avoir une idée de ce à quoi pouvaient ressembler des navires terre-neuviers. Enfin, sur la seconde planche, l'auteur a représenté des navires destinés à la pêche de la morue sèche. Le navire de la première figure est un flibot, et celui de la deuxième figure est un bâtiment malouin.

De 1700 à 1713, on dénombre ainsi 53 navires différents dans les congés et rapports de mer honfleurais.⁶¹

Parmi les 53 navires retrouvés à Honfleur, sept ne sont pas honfleurais et proviennent d'autres villes. C'est le cas du *Saint Laurent* et d'un navire nommé le *Saint Pierre* de 70 tonneaux qui viennent de Granville, de l'*Espérance* de 50 tonneaux et du *Saint-Louis* originaires de Cherbourg, du *Denis Triomphant* des Sables-d'Olonne, du *Portillon* originaire du Havre et du *Mary Anne* qui provient de Saint-Malo. Plusieurs raisons peuvent expliquer la présence de ces navires à Honfleur. Il y a notamment le temps : en effet, le vent, la brume ou bien une tempête obligent parfois les navires à relâcher dans un port avant de poursuivre leur voyage. C'est ce qui est arrivé au *Portillon*, parti du Havre le 12 janvier 1701 mais qui a dû relâcher à Honfleur le 3 février de la même année à cause du vent⁶². Lors de son retour, le *Denis Triomphant*, qui devait aller décharger à Dieppe, a dû également s'arrêter à Honfleur à cause du mauvais temps⁶³. Pour ce qui est des autres navires évoqués, ces derniers semblaient aller à Honfleur car il s'agissait du port où ils effectuaient leur déchargement. En effet, on sait grâce à Michel Aumont que des terre-neuviers granvillais pouvaient venir dans d'autres ports normands décharger leur pêche : « ils viennent en décharge de la morue et des huiles qui en proviennent au Havre, Honfleur et Dieppe ». ⁶⁴ On peut alors supposer qu'il en était de même pour les navires originaires de Cherbourg et Saint-Malo.

2. Le tonnage du navire

Si on ne connaît pas avec certitude la forme des terre-neuviers honfleurais, on connaît au moins le tonnage de chacun de ces navires. En effet, c'est une information qui est donnée au début de chaque congé de navigation : « Louis Alexandre de Bourbon Comte de Toulouse duc Damville commandeur des ordres du Roy gouverneur et lieutenant général pour le Roy en sa province de Bretagne pour l'amiral de France à tous ceux que ces p[rése]ntes lettres verront salut savoir faisons

⁶¹ Annexe 1 : Base de données des 53 terre-neuviers à Honfleur de 1700 à 1713, p. 123

⁶² AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 17

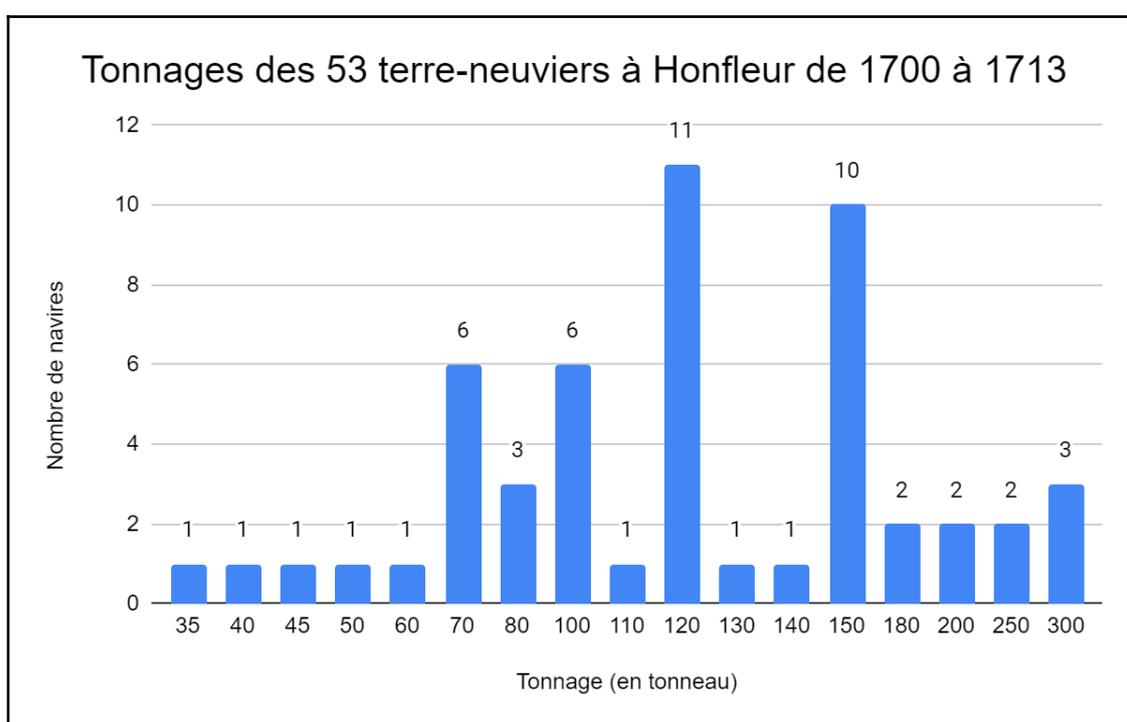
⁶³ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 32

⁶⁴ AUMONT, *Les corsaires...*, p. 84

que nous avons donné et passeport à Etienne Falluard cap[itai]ne conducteur du navire nommé Le fortuné du port de cent cinquante tonneaux ou environ »⁶⁵ et également à chaque début de rapport de mer : « Du dit jour s'est comparu Etiennes falluard de ce lieu cap[itai]ne m[âître] et conducteur d'un navire nommé le fortuné du port de cent cinquante ton[neaux] ou environ »⁶⁶

Grâce à ce renseignement, on a connaissance de la capacité de chargement du bateau et donc de ce fait avec le tonnage on peut aussi éventuellement savoir si le navire armait pour la pêche errante ou pour la pêche sédentaire car la pêche de la morue sèche, en raison de techniques de pêche différentes, nécessitait des navires plus grands que la pêche de la morue verte⁶⁷.

Graphique 4 : Tonnage des 53 terre-neuviens à Honfleur de 1700 à 1713



A Honfleur, de 1700 à 1713, on trouve pour les 53 terre-neuviens trouvés dans les sources une moyenne d'environ 129 tonneaux. Le plus petit tonnage, de 35 tonneaux, revient à la *Diligente*, dont le congé a été donné le 5 juin 1710. Le tonnage le plus élevé est de 300 tonneaux et correspond à trois navires différents : le *Lyon*, le *Repos de la Patrye* et le *Saint Laurent*. On voit également sur le diagramme ci-dessus que les tonnages les plus présents sont ceux de 120 et 150 tonneaux.

En gardant seulement les 46 bateaux qui pratiquaient la pêche errante, on retrouve la moyenne de 111 tonneaux par bateau. On a ainsi une augmentation du tonnage des navires au début

⁶⁵ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/264, p. 28

⁶⁶ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 88-89

⁶⁷ 2. Les techniques de pêche, p. 59 (chapitre 2, II)

du XVIII^e siècle car à Honfleur, pour la période 1665-1685, André Zysberg avait trouvé une moyenne de 70 à 80 tonneaux⁶⁸. Au XVIII^e siècle également, la moyenne était située entre 60 et 90 tonneaux par navire à Granville et pour Saint-Malo cette moyenne était de 72 tonneaux⁶⁹. Honfleur semble donc avoir un tonnage un peu plus élevé que les autres villes pour ses banquais⁷⁰. Cela est confirmé par Charles de La Morandière qui affirme qu'à Honfleur, les navires étaient de tous tonnages et qu'ils pouvaient facilement varier de 50 à 150 tonneaux⁷¹. Parmi les 46 bateaux trouvés, le tonnage varie même entre 35 et 200 tonneaux.

Pour ce qui est de la pêche sédentaire et des sept navires honfleurais qui la pratiquaient entre 1700 et 1713, un avait un tonnage de 150 tonneaux, un de 180 tonneaux, deux de 250 tonneaux et trois de 300 tonneaux. Ces bateaux avaient en effet un tonnage plus élevé que les banquais car ils demandaient notamment un matériel et des équipages plus nombreux. Les chiffres trouvés sont aussi dans la moyenne de l'époque car il n'était pas rare de trouver des navires avec des tonnages variant entre 100 et 350 tonneaux⁷².

3. Le nom du navire

Parmi les 53 terre-neuviens, on retrouve une certaine diversité dans l'origine de leur nom. On observe cependant qu'une majorité de noms ont un rapport avec la religion chrétienne.

Ainsi, 23 navires ont un nom d'origine religieuse dont 11 sont ceux d'un saint : le *Saint André*, la *Sainte Barbe*, le *Saint Georges*, le *Saint Guillaume*, le *Saint Jean*, le *Saint Laurent*, le *Saint Louis*, le *Saint Nicolas*, trois navires nommés le *Saint Pierre* et le *Saint Thomas*. Les 12 autres navires dont le nom a une connotation religieuse sont l'*Ange Gabriel*, l'*Angélique*, la *Bénédiction*, la *Charité*, le *Don de Dieu*, deux navires nommés l'*Espérance*, le *Jésus Maria Joseph*, le *Notre Dame de Grâce*, l'*Éternité* et le *Saint Esprit*. La religion semble donc avoir une place assez prédominante au sein de l'espace maritime. Donner un nom d'origine religieuse à un bateau, c'est d'une certaine façon s'assurer une protection divine et mettre toutes les chances de son côté afin que le voyage se déroule dans les meilleures conditions, que le navire soit préservé du naufrage et que la pêche soit bonne. C'est en quelque sorte placer le bateau et son équipage sous la tutelle de Dieu⁷³.

⁶⁸ ZYSBERG, « Les terre-neuvas...

⁶⁹ BRIÈRE, *La pêche française...*, p. 165

⁷⁰ Les banquais sont les navires utilisés pour la pêche errante. Ils étaient nommés ainsi en raison de la pêche qui se pratiquait sur les bancs (BRIÈRE, *La pêche française...*)

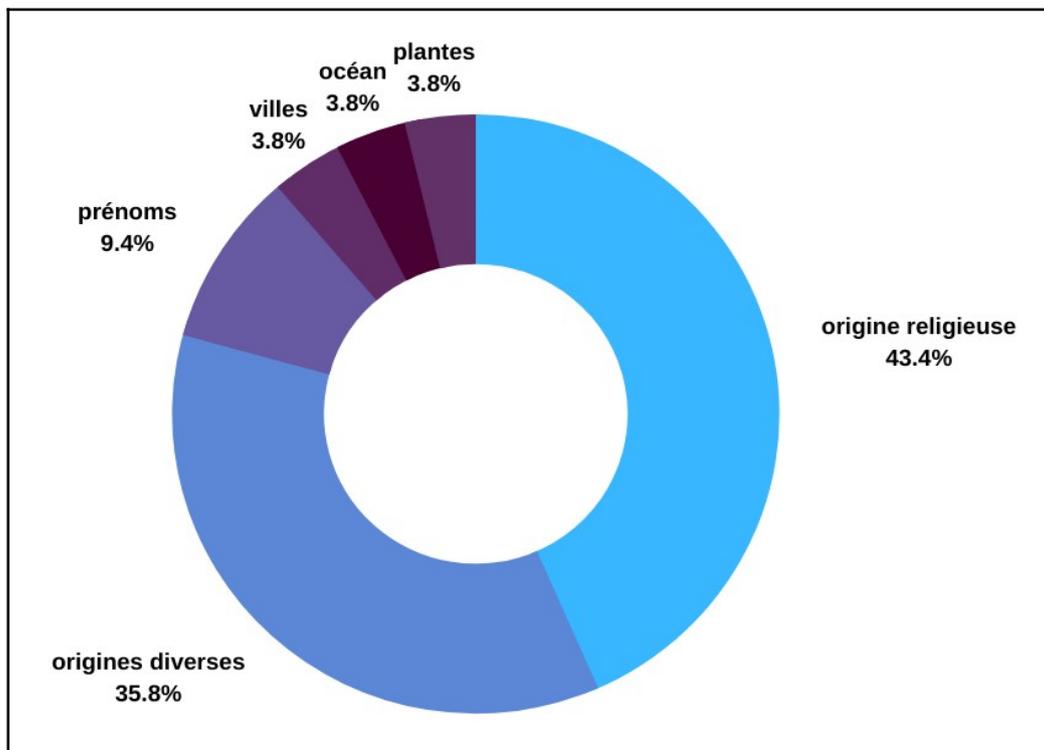
⁷¹ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*, p. 47

⁷² BRIÈRE, *ibid*, p. 32

⁷³ LEPAGE Jean, « Les saints protecteurs de navires dans la Normandie des XVIII^e et XIX^e siècles », *Annales de Normandie*, 1980, n° 1, p. 35-53

Alain Cabantous affirme même que « l'étude des noms de bateau permet [...] de mettre en valeur l'évolution de l'onomastique maritime et d'entrevoir partiellement les rapports complexes entre les gens de mer et le monde divin »⁷⁴. Il n'est donc pas étonnant ici de retrouver plusieurs noms de navires faisant référence à la religion chrétienne.

Diagramme 1 : Origines des noms des terre-neuviers à Honfleur de 1700 à 1713



Du XIII^e siècle au début du XVI^e siècle, les historiens observent un net recul des noms de navires d'origine profane⁷⁵. En effet, le christianisme entraîne une disparition presque totale des noms laïcs au profit des noms d'origine religieuse, principalement des invocations à Dieu ou des vocables mariaux.

Au XVII^e siècle, Alain Cabantous observe qu'il y a encore une forte présence de références religieuses dans les noms des navires mais qu'au cours du XVIII^e siècle, leur proportion tend à diminuer en faveur d'autres patronages⁷⁶. En effet, du début du XVII^e jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, il y a d'une part en France une augmentation sensible des noms laïcs et les navires ont également davantage tendance à être placés sous le patronage d'un saint plutôt que de la Vierge Marie. Au Havre, en 1686, 40 % des noms de navires sont des noms profanes et dans les années

⁷⁴ CABANTOUS, *Dix mille marins...*, p. 441

⁷⁵ CABANTOUS, *Le Ciel...*

⁷⁶ CABANTOUS, *Dix mille marins...*

1770, toujours dans cette même ville, seulement 8,5 % des noms de navires ont une origine religieuse⁷⁷.

Honfleur semble suivre une évolution assez similaire. Delphine Marie-Marguerite, qui a étudié les noms de navires honfleurais de 1665 à 1670, observe effectivement cette même évolution pour la fin du XVII^e siècle⁷⁸. En effet, si les noms d'origine religieuse représentent 43,4 % parmi les 53 terre-neuviers de 1700 à 1713, il y a des patronages faisant référence à d'autres choses. On retrouve ainsi cinq navires morutiers dont le nom est un prénom, deux ont un nom de plante, deux autres ont un nom en rapport avec la mer et enfin deux ont également un nom de ville (dont un qui se nomme la *Ville de Honfleur*). Les 19 autres navires ont des noms d'origines un peu plus variées. On retrouve par exemple des noms comme la *Bonne Pensée*, le *Fortuné*, la *Paix* ou bien encore l'*Union*.

⁷⁷ CABANTOUS, *Le Ciel...*, p. 138

⁷⁸ MARIE-MARGUERITE, *Richesse et exploitation...*

II - L'équipage

L'équipage est sans doute un des éléments les plus importants qui compose le navire morutier et chacun de ses membres occupe une fonction nécessaire au bon déroulement de la campagne de pêche. Selon Auguste Jal, un équipage est « tout ce qui, de maîtres, contremaîtres, quartiers-maîtres, matelots de toutes les classes, pilotins, mousses, timoniers, charpentiers, calfats, voiliers, canonniers, etc., est embarqué à bord d'un navire pour le manœuvrer, et pour y remplir les services divers auxquels ils sont plus particulièrement appelés [...]. Le capitaine, les officiers, les aspirants, le chirurgien, l'aumônier, enfin tous ceux qui sont classés dans ce qu'on appelle l'État-major, ne font point partie de l'équipage. »⁷⁹. Afin de faciliter la compréhension et l'analyse de cette partie, l'État-major sera compris dans l'équipage des navires morutiers.

Nous étudierons donc ici les caractéristiques des équipages honfleurais et nous verrons également que leur composition et leur effectif peuvent varier d'un navire à un autre en fonction de plusieurs paramètres.

1. Le nombre d'hommes

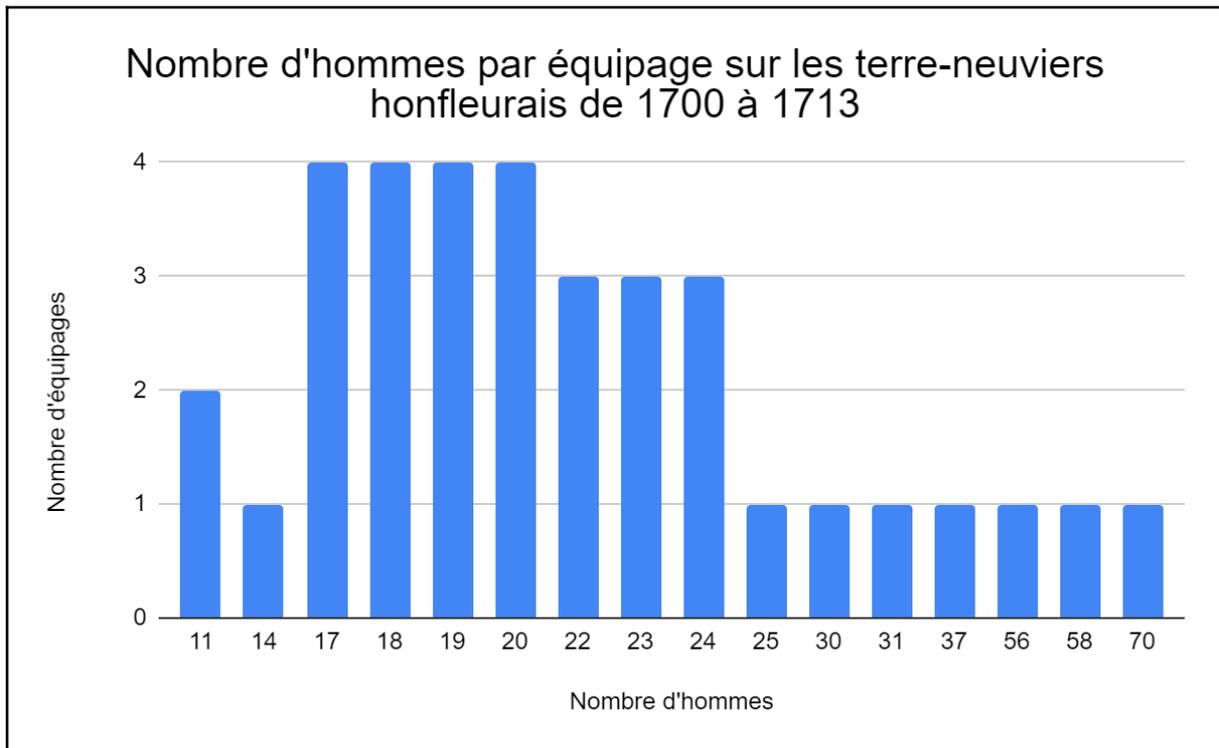
Les principales sources d'informations sur les équipages sont normalement les rôles d'équipages qui sont les listes des marins embarqués sur un navire. Ces documents fournissent en effet les noms, âges, origines et fonctions des hommes présents à bord du navire. Malheureusement, les rôles d'équipages de Honfleur pour la période 1700-1713 ont été perdus et il n'est donc pas possible de les étudier. Cependant, on peut tout de même retrouver des informations sur les équipages, et plus particulièrement sur les effectifs, dans les congés de navigation et dans les rapports de mer. En effet, certains de ces documents indiquent le nombre d'hommes composant l'équipage pour une campagne de pêche : c'est le cas ici de 21 congés de navigation et de 19 rapports de mer, ce qui représente 35 campagnes de pêche⁸⁰. Parmi ces documents, on retrouve ainsi 29 navires différents dont quatre parmi eux pour lesquels on connaît l'effectif de l'équipage pour deux campagnes de pêche différentes : il s'agit de la *Colonne*, de *L'Espérance*, de la *Sainte Barbe* et du *Saint Pierre*. Le *Jésus Marie Joseph* comptabilise quant à lui trois campagnes de pêche différentes pour lesquelles on connaît le nombre d'hommes à bord du navire.

Ce corpus de 40 documents ne représente évidemment pas tous les équipages pour la période 1700-1713 mais il permet au moins d'avoir une idée du nombre de marins qui pouvaient être présents à bord d'un navire morutier honfleurais.

⁷⁹ JAL, *Nouveau Glossaire...*, p. 642

⁸⁰ Annexe 2 : Base de données des terre-neuviens à Honfleur dont l'effectif de l'équipage est connu de 1700 à 1713, p. 126

Graphique 5 : Nombre d'hommes par équipage sur les terre-neuviens honfleurais de 1700 à 1713



Avec les données trouvées, nous avons une moyenne de 24 hommes par équipage avec des effectifs allant de 11 à 70 marins. Comme nous pouvons le voir sur le graphique ci-dessus, environ la moitié des équipages ont un effectif compris entre 11 et 20 hommes. Cela peut s'expliquer en partie parce qu'à partir de 20 hommes embarqués, les navires étaient obligés de prendre un chirurgien et on essayait alors probablement dans la mesure du possible d'embarquer au maximum 19 hommes pour contourner cette obligation⁸¹. Une autre explication tient au fait que la majorité des navires honfleurais dont on connaît le nombre d'hommes au sein de l'équipage sont des bateaux qui pratiquaient la pêche de la morue verte : sur les 29 navires trouvés, 23 armaient pour la morue verte et il s'agit de *L'Alexandre*, *l'Amitié*, *l'Angélique*, *la Belle Brume*, *le Bien Venu*, *la Catherine*, *la Charité*, *la Colonne*, *l'Espérance*, *le Genet*, deux navires nommés *l'Herelle* (l'un de 150 tonneaux et l'autre de 200 tonneaux), *le Jésus Maria Joseph*, *le Laurier*, *la Marye Margueritte*, *le Neptune*, *le Prince*, *l'Éternité*, *le Saint André*, *la Sainte Barbe*, *le Saint Louis*, *le Saint Nicolas*, *le Saint Pierre* et *le Saint Pierre* de Granville. Ce type de pêche nécessitait ainsi moins d'hommes que la pêche sédentaire : pour la pêche errante, les équipages étaient compris entre environ 10 et 20 hommes

⁸¹ Ordonnance de Louis XIV Roy de France et de Navarre, donnée à Fontainebleau au mois d'Aouft 1681, touchant à la Marine, Paris, Thierry, 1681

alors que pour la pêche de la morue sèche, on comptait plutôt entre 30 et 60 hommes d'après Jean-François Brière, même si des équipages plus nombreux ont déjà été trouvés⁸².

Par ailleurs, en gardant seulement les équipages dont les navires faisaient la pêche de la morue verte, on obtient la moyenne de presque 20 hommes par bateau. André Zysberg avait trouvé la moyenne de 18 hommes pour la période 1665-1685 à Honfleur également⁸³, ce qui nous montre que l'effectif des équipages pour la pêche errante a quelque peu évolué entre la fin du XVII^e et le début du XVIII^e siècle. Nous avons même 10 équipages compris entre 22 et 25 hommes et l'*Herelle* (de 200 tonneaux), qui comptait 31 hommes en 1700, faisaient également la pêche de la morue verte. Concernant la pêche sédentaire, nous n'avons l'effectif que de cinq équipages : ceux de la *Bonne Pensée*, du *Lyon*, de la *Paix*, du *Repos de la Patrye* et du *Saint Georges*. Il est donc difficile d'avoir une vue d'ensemble pour la période mais on peut déjà constater que ces chiffres correspondent à la moyenne de 30 à 60 hommes pour cette pêche donnée par Jean-François Brière.

Tableau 1 : Effectifs des équipages des navires honfleurais effectuant la pêche de la morue sèche de 1700 à 1713

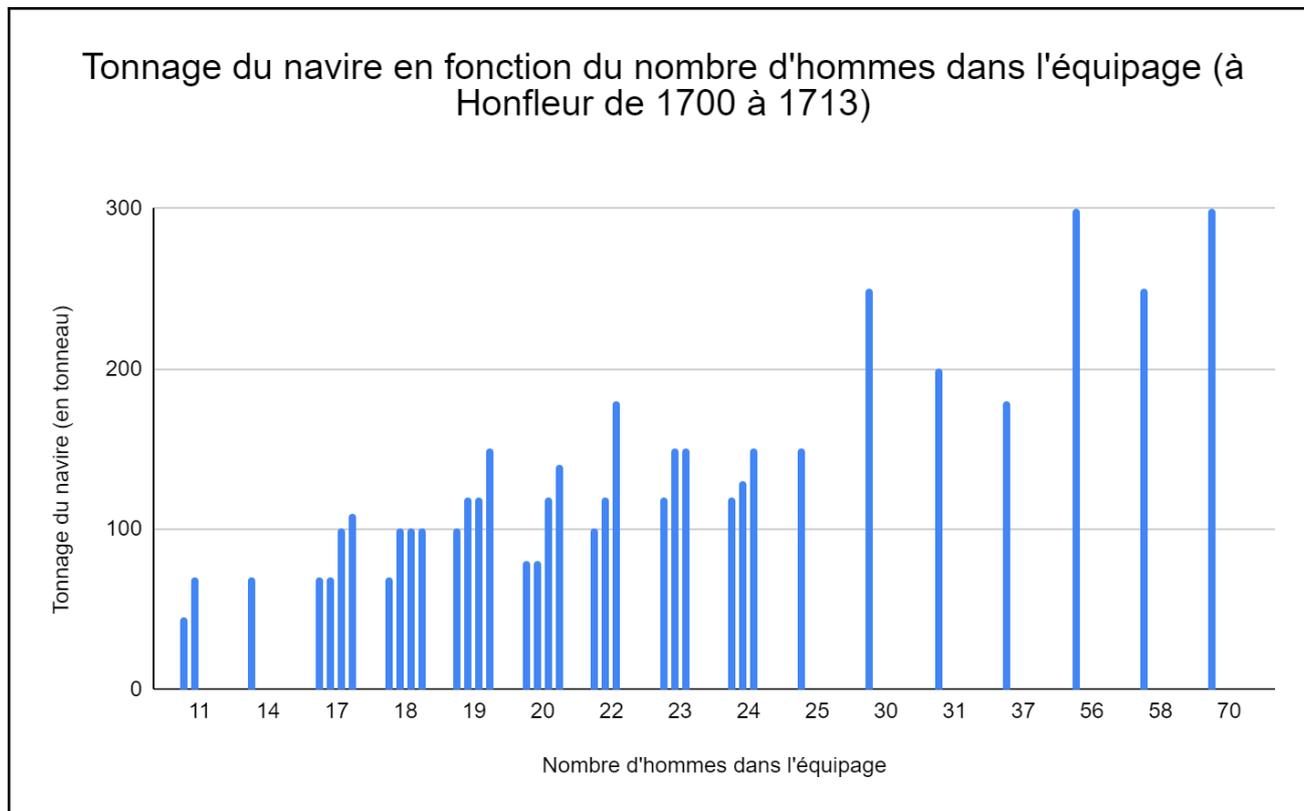
Navire effectuant la pêche de la morue sèche	Effectif de l'équipage
<i>La Bonne Pensée</i>	37
<i>Le Lyon</i>	56
<i>La Paix</i>	58
<i>Le Repos de la Patrye</i>	70
<i>Le Saint Georges</i>	30

Un autre élément qui semble influencer l'effectif de l'équipage n'est autre que le tonnage du navire.

⁸² Quelques rares équipages pouvaient aller jusqu'à 160 hommes (BRIÈRE, *La pêche française...*, p. 34)

⁸³ ZYSBERG, « Les terre-neuvas...

Graphique 6 : Tonnage du navire morutier en fonction du nombre d'hommes dans l'équipage (à Honfleur de 1700 à 1713)



Globalement, comme nous pouvons le voir sur le graphique ci-dessus, plus le tonnage du bateau est élevé, plus les effectifs des équipages sont nombreux. Cela est assez logique car les navires avec les plus petits tonnages correspondent aux navires armant pour la pêche de la morue verte, ce qui demande moins d'hommes que la pour la pêche de la morue sèche⁸⁴. Malgré tout, même si un bateau avec un tonnage plus élevé offre davantage de place aux marins, la promiscuité reste grande à bord du navire.

Enfin, il convient d'évoquer les cinq bateaux dont on connaît l'effectif de l'équipage pour deux ou trois campagnes de pêche différentes. Pour ce qui est du *Jésus Marie Joseph*, de la *Sainte Barbe* et du *Saint Pierre*, les effectifs restent les mêmes bien que leurs campagnes de pêche aient lieu à plusieurs années d'intervalle (1700 et 1713 pour le *Jésus Maria Joseph*, 1706 et 1711 pour la *Sainte Barbe* et 1700 et 1713 également pour le *Saint Pierre*). Concernant le nombre d'hommes à

⁸⁴ L'explication de cette différence du nombre d'hommes selon le type de pêche est donnée dans la sous-partie suivante : 2. La composition de l'équipage, p. 31 (Chapitre 1, II)

bord de l'*Espérance*, celui-ci a évolué entre ses deux campagnes de pêche : pour la première qui a lieu en 1700, on compte 14 hommes à bord et pour la seconde en 1713 on dénombre alors 18 hommes. Cette augmentation est sans doute due à la guerre de Succession d'Espagne qui oblige alors peut-être à avoir des équipages plus fournis afin de mieux défendre le navire en cas d'attaque⁸⁵. Pour ce qui est du navire nommé la *Colonne*, son équipage s'est vu augmenter d'un seul homme mais nous ne connaissons pas son poste au sein du navire et par conséquent il est difficile de savoir si sa présence a un réel impact sur le déroulement de la campagne de pêche.

2. La composition de l'équipage

Au sein de l'équipage d'un terre-neuvier, chaque homme occupait une fonction précise. Selon qu'il s'agissait de pêche errante ou de pêche sédentaire, la composition n'était pas tout à fait la même. Cependant, on retrouve évidemment certains mêmes postes dans les deux cas.

Tout d'abord, il y avait celui de capitaine : c'était lui le maître du navire et il avait la charge de diriger les opérations de pêche. En plus d'avoir l'autorité sur le bateau, le capitaine devait recruter l'équipage en accord avec le propriétaire du navire⁸⁶ : cela lui permettait de choisir des marins qu'il connaissait déjà et en qui il pouvait avoir confiance pour supporter les conditions du voyage et travailler correctement.

Le capitaine est ainsi nommé au début de chaque congé de navigation : « Louis Alexandre de Bourbon Comte de Toulouse duc Damville commandeur des ordres du Roy Gouverneur et lieuten[ant] général pour le Roy en sa province de Bretagne pour l'amiral de France à tous ceux que ces p[ré]sentes lettres verront sallut savoir faisons que nous avons donné congé et passeport à marin Bailleul cap[itai]ne m[âitre] conducteur du navire nommé la belle Brume »⁸⁷ et également de chaque rapport de mer : « Du 4 Janvier 1700 S'est comparu Nicolas Goupil de ce lieu m[âitre] du navire no[m]mé la colonne »⁸⁸.

En nommant le capitaine systématiquement au tout début de ces documents, on comprend bien qu'il s'agit sans aucun doute de la personne la plus importante à bord du terre-neuvier. C'est bien lui qui commandait le bateau et sa présence était nécessaire au bon déroulement de la campagne de pêche. Le congé de navigation nous apprend également que le capitaine pouvait aussi

⁸⁵ Chapitre 4 : La pêche durant la guerre de Succession d'Espagne, p. 95

⁸⁶ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

⁸⁷ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/263, p. 12

⁸⁸ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 2

être le « conducteur du navire », c'est-à-dire le pilote. Mais ce n'était pas toujours le cas et il y avait alors un pilote en plus qui était chargé de conduire le navire et de l'amener à destination⁸⁹.

Dans les congés de navigation, on apprend aussi l'existence de chirurgiens qui pouvaient faire partie de l'équipage. En effet, vers la fin de chaque congé, la visite du coffre du chirurgien est mentionnée : « après que nous a esté apparu d'un rolle de son équipage avec la visite de Cietout huissier, de celle du coffre de son chirurgien »⁹⁰. A l'époque moderne, les chirurgiens, alors plus proches du peuple et plus nombreux que les médecins, avaient pour fonction de traiter les blessures et les maladies externes⁹¹. D'après l'Ordonnance de la Marine de 1681, les navires ayant un équipage d'au moins vingt hommes sont obligés de prendre un chirurgien⁹². Cependant, dans les congés de navigation de Honfleur, on retrouve la mention de la visite de ce coffre de chirurgien dans tous les congés, même ceux de navires avec des équipages de moins de 20 hommes : il n'y avait alors sans doute pas de chirurgien dans ces terre-neuviers-là mais le navire comptait a priori au moins un coffre. Selon Jean-François Brière, l'obligation d'avoir un chirurgien au sein d'un équipage d'au moins 20 hommes était plutôt respectée mais les qualifications du chirurgien n'étaient pas toujours vérifiées⁹³ : les chirurgiens devaient aussi savoir travailler à la pêche et cela semblait plus important que de détenir de vraies qualifications médicales.

Dans les rapports de mer de Honfleur, on retrouve la mention d'autres marins et parfois quelques informations sur eux. On retrouve ainsi le nom de 63 hommes dans 35 rapports de mer différents. Ces hommes sont évoqués lorsqu'il y a un événement notable ou un problème à bord du navire qui les concerne. Bien souvent, dans la majorité des cas, il s'agit de décès ou de désertions⁹⁴.

Parmi ces marins, on connaît parfois leur poste, ce qui nous permet d'en savoir davantage sur la composition de l'équipage. On retrouve ainsi de nouveau la mention de chirurgiens et de pilotes mais également de charpentiers, de contremaîtres, d'étesteur, de lieutenants, de garçons et de mousses, de matelots et de saleurs. Certains avaient une fonction dans un domaine bien précis comme les charpentiers, les étesteurs et les saleurs. Les étesteurs (ou étêteur), appelés également décolleurs, devaient « décoller » la morue, c'est-à-dire lui couper la tête et également la vider et conserver son foie, et les saleurs étaient chargés eux de saler le poisson afin qu'il se conserve

⁸⁹ LA MORANDIÈRE, *ibid.*

⁹⁰ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/263, p. 12

⁹¹ LESSARD Rénald, *Au temps de la petite vérole, la médecine au Canada aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Québec, Septentrion, 2012

⁹² LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

⁹³ BRIÈRE, *La pêche française...*

⁹⁴ Chapitre 3 : Le quotidien des terre-neuvas : un quotidien mouvementé ?, p. 72

correctement⁹⁵. Le charpentier pouvait lui s'avérer utile en cas d'avarie par exemple. Le lieutenant était quant à lui le second du capitaine et pouvait être amené à le remplacer si besoin. Les lieutenants n'embarquaient que sur les plus gros navires (à partir de 100 tonneaux environ)⁹⁶ ; par ailleurs, le seul lieutenant retrouvé dans un rapport de mer était le lieutenant Pierre Boyer, à bord du navire l'*Éternité* de 90 tonneaux⁹⁷. Le contremaître semble avoir la même fonction que le lieutenant puisque Auguste Jal le définit dans son glossaire comme étant « le second du navire, le lieutenant du maître »⁹⁸. Concernant les matelots, qu'on nommait aussi les « lignotiers », c'était eux qui étaient chargés de pêcher la morue. Enfin, les mousses, qui étaient appelés aussi « garçons », étaient de jeunes adolescents embarqués à bord du terre-neuvier. Ils avaient entre 12 et 18 ans (18 ans étant l'âge auquel on devenait matelot) et devaient apprendre le métier de marin. Aux XVI^e et XVII^e siècles il n'était pas rare de trouver des mousses âgés de 8 ou 10 ans mais l'ordonnance du 19 avril 1670 fixa finalement leur âge d'embarquement à 12 ans⁹⁹. Pour autant, des enfants de moins de 12 ans étaient encore embarqués même après cette ordonnance : en effet, d'après Alain Cabantous, il y avait encore à Honfleur dans la première moitié du XVIII^e siècle des mousses de 10 ans dans certains équipages¹⁰⁰. La plupart des mousses étaient recrutés dans les hôpitaux des ports d'armement et étaient très souvent orphelins¹⁰¹. C'était le cas aussi à Honfleur où les capitaines allaient chercher ces jeunes adolescents à l'hôpital général de Honfleur ou bien même dans les familles les plus pauvres de la ville¹⁰². Les mousses étant apprentissage, ils devaient apprendre les connaissances et techniques de la pêche, ce qui impliquait d'effectuer des tâches polyvalentes et souvent peu valorisantes¹⁰³. Ils pouvaient tout aussi bien être amenés à saler les morues comme ils pouvaient s'occuper de la cuisine.

En plus de parfois connaître le poste des marins mentionnés dans ces rapports de mer de Honfleur, il arrive aussi qu'on apprenne d'autres informations à leur sujet. C'est le cas de Robert Goupil¹⁰⁴ et d'un nommé Le Charpentier¹⁰⁵ (son prénom n'est pas indiqué dans le rapport de mer) dont on connaît l'origine géographique : Robert Goupil est originaire de Saint-Gatien et Le Charpentier de la paroisse de Crémanville, tous les deux mentionnés car ils ont déserté leur bateau.

⁹⁵ AUMONT, *Les corsaires...*

⁹⁶ BRIÈRE, *ibid.*, p. 17

⁹⁷ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/307, p. 18-19 + Annexe 4 : rapport de mer du terre-neuvier l'*Éternité* le 05/04/1704, p. 133

⁹⁸ JAL, *Nouveau Glossaire...*, p. 512

⁹⁹ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

¹⁰⁰ CABANTOUS Alain, « Apprendre la mer : remarques sur l'apprentissage des mousses à l'époque moderne », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 1993, n°40-3, p. 415-422

¹⁰¹ BRIÈRE, *La pêche française...*

¹⁰² ZYSBERG, « Les terre-neuvas...

¹⁰³ CABANTOUS, « Apprendre la mer...

¹⁰⁴ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 81-83

¹⁰⁵ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 95-96

Saint-Gatien et Crémanville¹⁰⁶ sont deux lieux assez proches de Honfleur mais Saint-Gatien est cependant situé un peu plus loin dans les terres (environ à 9 km au sud de Honfleur) ce qui n'a rien d'étonnant car il n'était pas rare que certains marins embarqués proviennent de l'arrière-pays honfleurais¹⁰⁷. Enfin, on apprend aussi que certains marins peuvent avoir des liens familiaux comme Guillaume et Jean Heudier, deux frères qui avaient embarqué à bord du *Repos de la Patrye* en 1700 et qui désertent finalement tous les deux ce navire¹⁰⁸. Il y a également Jacques Manchon, décédé à bord du morutier la *Bénédiction* en 1702, qui était le cousin du capitaine Adam Manchon¹⁰⁹.

On peut également citer ici le procès du navire nommé l'*Espérance* qui offre plusieurs renseignements sur ce qu'est l'équipage d'un terre-neuvier¹¹⁰. Ce bateau, commandé par Guillaume Bougourd, quitte le port de Honfleur en 1713 pour rejoindre Terre-Neuve. Mais l'équipage rencontre plusieurs problèmes, notamment des avaries et des voies d'eau, obligeant le navire à s'arrêter une première fois à Auray puis une seconde fois à Belle-Île. Le capitaine décide malgré tout de continuer la route vers Terre-Neuve mais une partie de l'équipage n'est pas d'accord avec cela : les hommes décident alors de prendre le contrôle du bateau, retournent à Brest et désertent finalement le terre-neuvier.

Un procès débute alors avec la plainte du capitaine de l'*Espérance* à l'encontre des hommes de son équipage qui ont déserté. S'ensuit alors tout un tas de procédures dont des interrogatoires, des plaintes ou bien encore des dépositions de témoins. Ici, ce qui nous intéresse, ce n'est pas tant la finalité du procès ou la manière dont il s'est déroulé¹¹¹ mais surtout les informations qu'on peut recueillir sur les membres de l'équipage. On apprend ainsi que Guillaume Bougourd, le capitaine, a été à l'École de la marine chez un hydrographe nommé Bourgeot. En effet, pour pouvoir commander un terre-neuvier, il faut répondre à plusieurs conditions comme avoir 25 ans révolus, avoir fait cinq ans de navigation et deux campagnes sur les vaisseaux du Roi et également passer un « examen de navigation devant un jury composé de capitaines et d'un professeur d'hydrographie »¹¹². L'hydrographie était effectivement une discipline importante pour diriger un navire puisqu'il s'agit de la « science et technique qui ont pour objet principal l'établissement et la tenue à jour des cartes marines et de l'ensemble des documents nécessaires à la navigation »¹¹³. Toujours en lien avec le capitaine Guillaume Bougourd, on sait grâce à ce procès que parmi les

¹⁰⁶ Crémanville est indiquée sur la carte 4 : *Carte de l'estuaire de la Seine* (p. 8)

¹⁰⁷ ZYSBERG, « Les terre-neuvas...

¹⁰⁸ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 81-83

¹⁰⁹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 87

¹¹⁰ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/617

¹¹¹ Thibault Trapu, dans son mémoire, explique le déroulement et les enjeux de ce procès (TRAPU, *Rapports sociaux...*)

¹¹² BRIÈRE, *La pêche française...*, p. 17

¹¹³ Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, <https://www.cnrtl.fr/definition/> [consulté le 07/03/2021]

accusés se trouvaient ses fils Michel et Jean Bougourd, nous montrant une fois de plus qu'il n'était pas rare que plusieurs membres de la même famille soient marins et en plus de cela embarquent sur le même bateau. Ce Michel Bougourd était par ailleurs le contremaître du navire, un poste déjà apparu dans les rapports de mer. Parmi les accusés on a également le charpentier Jacques Oriault, le saleur Claude Lihard ou bien encore les matelots François Leroy et Joseph Herrier.

Avec tous ces documents que sont les congés de navigation, les rapports de mer et le procès de l'*Espérance*, nous en savons déjà un peu plus sur la composition d'un équipage honfleurais d'un navire morutier. Il convient maintenant de voir les différences entre un équipage armant pour la pêche errante et un équipage effectuant la pêche sédentaire.

Dans son article « Les terre-neuvas honfleurais au temps du Roi-Soleil (1665-1685) »¹¹⁴ André Zysberg donne la composition du navire nommé *Saint-Antoine de Padoue* de Honfleur qui faisait la pêche de la morue verte : le capitaine, un pilote, un contremaître, un chirurgien, un charpentier, un saleur, cinq matelots et deux garçons, ce qui fait un total de 13 hommes à bord. Cet équipage était assez réduit (il n'y avait notamment pas d'étesteur, ce qui supposait que les hommes devaient être assez polyvalents pour effectuer la tâche attribuée à ce poste) mais il reste un bon exemple d'équipage qu'il pouvait y avoir pour la pêche errante. Selon Jean-François Brière, ces équipages comprenaient donc un capitaine, son second, deux à quatre « officiers-mariniers » tels que les étesteurs, les saleurs ou les charpentiers, entre un et trois mousses et le reste était composé de matelots¹¹⁵.

Les équipages des navires partant pour effectuer la pêche de la morue sèche étaient plus importants. On retrouvait les mêmes postes que pour la pêche de la morue verte mais en effectif plus nombreux. Au sein des équipages des terre-neuviens qui pratiquaient la pêche sédentaire, on devait de plus retrouver normalement un aumônier. En effet, selon une ordonnance du 22 juin 1694, tous les navires allant au long cours et ayant un équipage de plus de 25 hommes devaient embarquer un aumônier¹¹⁶. C'est le cas par exemple du navire la *Bonne Pensée* avec son équipage de 36 hommes : « Le navire [...] partis du port de 150 toneaux ou env[iron] [*feuille déchirée*] Pancée de 36 hommes et un aumonier »¹¹⁷. Cependant, cette obligation semble n'avoir été que peu respectée : il était difficile d'une part d'en recruter car peu d'entre eux souhaitaient faire ce voyage à Terre-Neuve et d'une autre part les armateurs « craignaient que l'activité spirituelle ne divertisse les hommes du travail à un moment mal choisi »¹¹⁸.

¹¹⁴ ZYSBERG, « Les terre-neuvas...

¹¹⁵ BRIÈRE, *La pêche française...*, p. 17-18

¹¹⁶ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

¹¹⁷ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/323, p. 156-170

¹¹⁸ BRIÈRE, *ibid.*, p. 36

3. L'origine des marins

L'absence de rôles d'équipages pour la période 1700-1713 ne permet pas de connaître l'origine géographique et le lieu de vie des membres de l'équipage d'un terre-neuvier. Cependant, il est possible d'obtenir des informations à ce sujet autrement que par les rôles d'équipages. En effet, on trouve les noms des capitaines au début de chaque congé de navigation et rapport de mer et certains pilotes sont quant à eux cités dans les journaux de navigation. En se basant sur cette documentation, on retrouve ainsi 48 capitaines et 18 pilotes. Parmi les 48 pilotes, on retrouve 37 noms de famille différents, ce qui montre qu'il existait très probablement des familles de marins. Il y a par exemple quatre capitaines avec le nom de famille Auber : Casimir, Jacques, Jean et Jean-Baptiste. Ce n'est pas étonnant car au XVIII^e siècle à Granville, les capitaines provenaient d'un milieu majoritairement marin puisqu'en effet 42% d'entre-eux étaient des fils de gens de mer (que ce soit des capitaines, des armateurs ou des matelots)¹¹⁹. Il en était probablement de même à Honfleur. Dans la majorité des cas, quand un capitaine a effectué plusieurs campagnes de pêche entre 1700 et 1713, il l'a fait avec le même bateau. C'est notamment le cas de Pierre Godard qui a navigué cinq fois avec le même terre-neuvier, le *Jésus Joseph Maria*, deux fois en 1700^{120 121}, deux fois en 1701^{122 123} et une autre fois en 1713¹²⁴. Cependant, il arrive que certains capitaines changent de bateau, comme Étienne Falluard : il navigue trois fois avec le *Fortuné*, deux fois en 1700^{125 126} et une fois en 1701¹²⁷ mais en 1704 il fait une campagne de pêche avec le *Neptune*¹²⁸. Le *Neptune* a par ailleurs déjà été utilisé par le capitaine Casimir Auber pour aller à Terre-Neuve en 1700¹²⁹, 1701¹³⁰ et 1702¹³¹. On peut alors supposer que Casimir Auber n'a plus effectué de campagnes de pêche après 1703 mais que le *Neptune* étant encore en état de naviguer, Étienne Falluard a continué de naviguer avec ce navire (le *Fortuné* était peut-être en moins bon état).

A partir des noms de capitaines et pilotes retrouvés, j'ai été amenée à utiliser Geneanet¹³². Il s'agit d'un site de généalogie sur lequel il est possible d'échanger et de partager de nombreuses informations généalogiques (que ce soit des arbres généalogiques, des photos de famille ou bien

¹¹⁹ LITALIEN Raymonde, « Granville et la pêche à la morue dans le golfe du Saint-Laurent au XVIII^e siècle, d'après les registres de l'inscription maritime », *Études canadiennes*, 1982, n°13, p. 25-31

¹²⁰ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 2

¹²¹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/263, p. 23-24

¹²² AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/264, p. 4-5

¹²³ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/264, p. 51-52

¹²⁴ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/265, p. 207

¹²⁵ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 9

¹²⁶ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/263, p. 41

¹²⁷ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/264, p. 28

¹²⁸ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/307, p. 42

¹²⁹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 55

¹³⁰ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/264, p. 6-7

¹³¹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/264, p. 81

¹³² Geneanet, <https://www.geneanet.org/> [consulté le 13/03/2022]

encore des dépouillements d'état civil). L'intérêt de Geneanet est que l'on peut rechercher un individu en indiquant notamment son nom, prénom, la zone géographique (le département et/ou la commune), quel événement en lien avec l'individu on recherche, c'est-à-dire soit sa naissance, son décès ou un mariage, et on peut également renseigner des bornes chronologiques afin d'avoir des résultats plus précis. Ce qui rend cet outil d'autant plus intéressant, c'est que le site renvoie vers l'acte original du baptême, du décès ou du mariage et cela directement vers le site des archives départementales concernées. Cela permet donc de pouvoir vérifier l'information et de s'assurer qu'elle est vraie. J'ai donc procédé de cette manière pour retrouver le plus de capitaines et de pilotes possible même si cela ne fut pas toujours très simple notamment avec les homonymes.

Malheureusement, aucun pilote n'a été retrouvé mais parmi les 48 capitaines, 12 ont été trouvés. Il s'agit de Casimir Auber, Jacques Auber, Jean Auber, Jean-Baptiste Auber, Guillaume Bougourd, Jullian Dupont, Étienne Falluard, Guillaume Fortin, Julien Halley, Guillaume Heuzey, Adam Manchon et André Morin.

Tableau 2 : Lieux de naissances et de décès de 12 capitaines honfleurais

Nom	Lieu de naissance	Lieu du décès
Casimir Auber	Honfleur, paroisse Sainte-Catherine	/
Jacques Auber	Honfleur, paroisse Sainte-Catherine	Honfleur, paroisse Sainte-Catherine
Jean Auber	Honfleur, paroisse Saint-Léonard	Honfleur, paroisse Sainte-Catherine
Jean-Baptiste Auber	Honfleur, paroisse Sainte-Catherine	/
Guillaume Bougourd	/	Honfleur, paroisse Sainte-Catherine
Jullian Dupont	/	Honfleur, paroisse Notre-Dame
Étienne Falluard	/	Vasouy
Guillaume Fortin	/	Honfleur, paroisse Sainte-Catherine
Julien Halley	/	Honfleur, paroisse Sainte-

		Catherine
Guillaume Heuzey	/	Honfleur, paroisse Sainte-Catherine
Adam Manchon	Honfleur, paroisse Notre-Dame	/
André Morin	/	Honfleur, paroisse Sainte-Catherine

Mis à part Étienne Falluard qui est décédé à Vasouy (un village limitrophe situé à l'est de Honfleur), tous ces hommes sont soit nés ou décédés à Honfleur et sept d'entre-eux sont décédés dans la paroisse Sainte-Catherine et deux y sont nés. En effet, on retrouve dans la paroisse Sainte-Catherine un quartier des marins, ce qui explique sûrement pourquoi cette paroisse est la plus présente dans les lieux de naissance et de décès chez ces 12 capitaines honfleurais¹³³. Pour ce qui est des autres paroisses, elles sont un peu moins représentées puisque parmi les 12 capitaines, un seul d'entre eux est né dans la paroisse Saint-Léonard, un est né dans la paroisse Notre-Dame et un autre est décédé dans cette même paroisse. Cet échantillon de 12 capitaines est relativement restreint et ne permet pas d'avoir une vue d'ensemble pour la période mais il reste néanmoins intéressant. On observe en effet que tous les capitaines sont originaires de Honfleur ou au moins sont décédés dans cette ville, ce qui montre que les capitaines vivaient majoritairement dans la ville où le terre-neuvier se trouvait. C'était également le cas pour Granville au XVIII^e puisque 65 % des capitaines étaient originaires de cette ville¹³⁴. Avoir un capitaine originaire du port d'où le navire partait pouvait s'avérer utile car c'est le capitaine, avec l'armateur, qui constituait l'équipage du terre-neuvier. Le fait d'habiter à Honfleur lui permettait de mieux connaître les marins honfleurais ou des villes alentour et ainsi de recruter plus facilement des hommes (et notamment des hommes de confiance) pour former un équipage.

Le procès du terre-neuvier *l'Espérance* est également un document utile pour avoir davantage d'informations sur les marins¹³⁵. En effet, en plus du nom du capitaine et du pilote, on a aussi le nom de tous les membres de l'équipage ainsi que le lieu où ils habitaient et parfois même leur âge.

¹³³ LEMERCIER François-Xavier, « La construction navale à Honfleur à la fin du XVI^e siècle » dans BARRÉ Éric, BARZMAN John, PIÉTRI-LÉVY Anne-Lise, *Environnements portuaires, port environnements*, Paris, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2003

¹³⁴ LITALIEN, « Granville...

¹³⁵ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/617

Tableau 3 : Lieu d'habitat des hommes de l'équipage de l'Espérance

Nom	Fonction	Lieu d'habitat	Âge
François Auber	Matelot	Honfleur, paroisse Sainte-Catherine	32 ans
Guillaume Bougourd	Capitaine	Honfleur, paroisse Sainte-Catherine	/
Jean Bougourd	Esteur	Le Havre	33 ans
Michel Bougourd	Contremaître	Honfleur, paroisse Sainte-Catherine	23 ans
Philippe Bourgeot	Pilote	Honfleur	64 ans
Pierre Duval	Matelot	Honfleur, paroisse Sainte-Catherine	21 ans
Joseph Herrier	Matelot	Honfleur, paroisse Sainte-Catherine	21 ans
Pierre Hobey	Matelot	Honfleur, paroisse Saint-Léonard	30 ans
Jean Homo	Matelot	Honfleur	25 ans
Jacques Hulin	Matelot	Honfleur, paroisse Saint-Léonard	17 ans
François Leroy	Matelot	Quillebeuf	/
Claude Lihard	Matelot	/	/
Guillaume Motard	Matelot	Honfleur, paroisse Saint-Léonard	24 ans
Olivier Martin	Garçon	Honfleur, paroisse Sainte-Catherine	16 ans
Jacques Oriault	Charpentier	Honfleur, paroisse Sainte-Catherine	33 ans

Encore une fois, le capitaine est originaire de Honfleur et pour ce qui est du reste de l'équipage, hormis Jean Bougourd et François Leroy qui habitent respectivement au Havre et à Quillebeuf, tous les hommes vivent à Honfleur (sachant que Jean Bougourd, même s'il habite au Havre, est originaire lui aussi de Honfleur puisqu'il est le fils du capitaine Guillaume Bougourd qui habite à Honfleur). Ce résultat peut paraître étonnant car à cette époque, si les capitaines étaient

majoritairement originaires du port d'où partait le terre-neuvier, les matelots provenaient généralement de la campagne. A Granville par exemple, seulement 18% des matelots étaient originaires de Granville¹³⁶. En ce qui concerne Honfleur, André Zysberg, dans son article « Les terre-neuvas honfleurais au temps du Roi-Soleil (1665-1685) », constate que la majorité des marins embarqués sur les terre-neuviers à Honfleur de 1665 à 1685 provenaient de l'arrière-pays honfleurais, notamment de villages de la côte du Pays-d'Auge¹³⁷. Dans le cas de l'*Espérance*, on a donc un équipage composé presque exclusivement de marins honfleurais. Cela s'explique peut-être par le fait que le capitaine Guillaume Bougourd connaissait suffisamment de marins à Honfleur et donc qu'il n'y a pas eu besoin d'aller plus loin pour en recruter. Par ailleurs, il est difficile de savoir si l'*Espérance* faisait figure d'exception ou bien si la plupart des terre-neuviers de Honfleur avaient un équipage avec une majorité de marins honfleurais.

Concernant un peu plus précisément le lieu de vie des marins de l'équipage de l'*Espérance*, on voit que la paroisse Sainte-Catherine est de nouveau la paroisse la plus présente, ce qui semble confirmer le fait que la majorité des marins honfleurais vivaient ici. Enfin, on apprend aussi grâce au procès de l'*Espérance* l'âge des hommes de l'équipage, hormis pour les matelots François Leroy et Claude Lihard et également pour le capitaine Guillaume Bougourd. Étant donné que son fils Jean Bougourd était âgé de 33 ans, on peut supposer que Guillaume Bougourd avait au minimum une cinquantaine d'années.

¹³⁶ LITALIEN, « Granville...

¹³⁷ ZYSBERG, « Les terre-neuvas...

III - Le Chargement du bateau

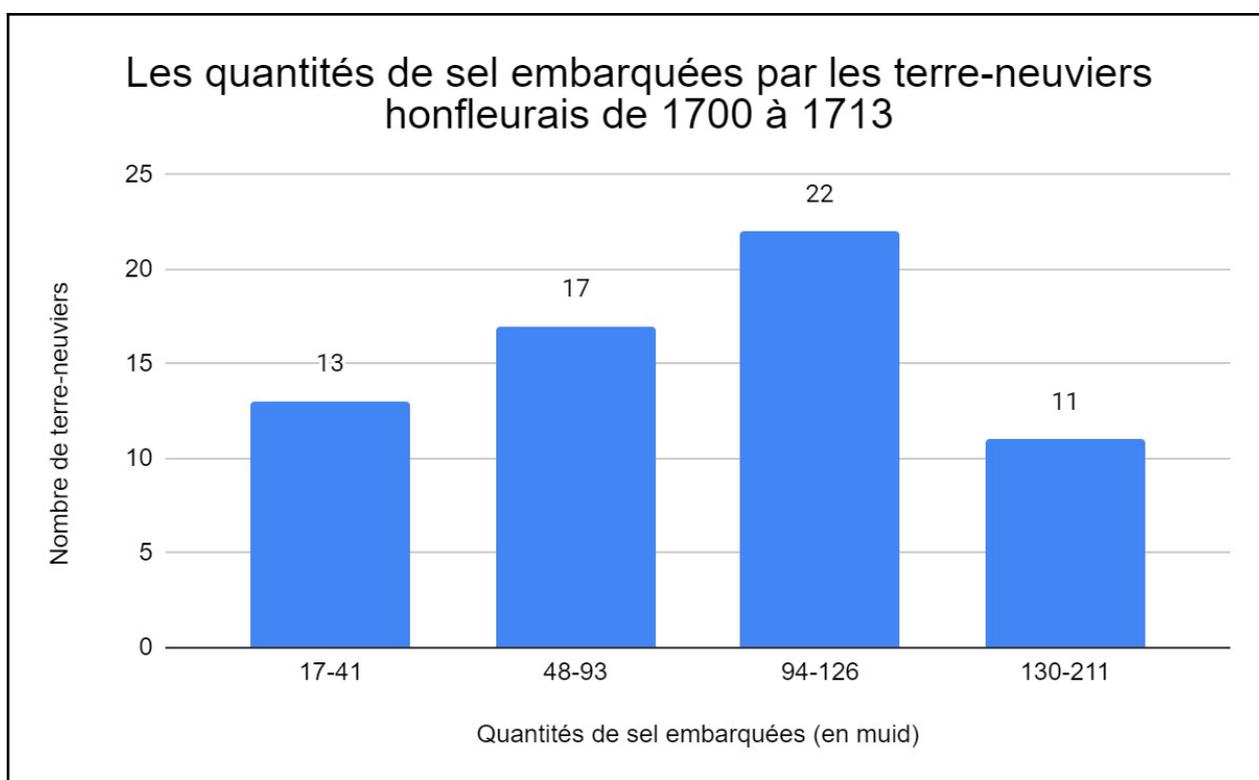
Avant de partir effectuer le voyage jusqu'à Terre-Neuve, le terre-neuvier devait encore être avitaillé. Parmi cet avitaillement, trois éléments importants le composent : le sel, le matériel de pêche et les vivres.

1. Le sel

« La denrée la plus essentielle embarquée par un morutier était le sel »¹³⁸ affirme Charles de La Morandière. En effet, si le sel est un élément très important dans la pêche morutière, c'est parce qu'il représente encore au XVIII^e siècle l'unique moyen, avec le séchage, pour conserver le poisson et le transporter jusqu'en France. Il était donc nécessaire, et même vital, d'avoir du sel à bord du navire et en quantité suffisante.

A Honfleur, de 1700 à 1713, on connaît dans la majorité des cas la quantité de sel emportée par les terre-neuviers grâce aux rapports de mer dans lesquels cela est généralement indiqué. Parmi les 93 rapports de mer de cette époque, 63 donnent cette information.

Graphique 7 : Les quantités de sel embarquées par les terre-neuviers honfleurais de 1700 à 1713¹³⁹



¹³⁸ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*, p. 59

¹³⁹ Les quantités de sel sur ce diagramme sont en muid

Les quantités de sel retrouvées dans les rapports de mer vont de 17 à 211 muids¹⁴⁰ de sel et les quantités de sel étaient très variables d'un navire et d'une campagne de pêche à une autre. En effet, 37 quantités de sel différentes ont été retrouvées, la plus fréquente étant 120 muids (six rapports de mer ont noté cette quantité). En regroupant ces 37 quantités en quatre, on s'aperçoit qu'une petite majorité de terre-neuviers avaient des quantités de sel comprises entre 94 et 126 muids de sel mais les autres quantités restent dans des proportions assez similaires. Il ne semble donc pas y avoir de règle précise ou de limite concernant la quantité de sel embarquée par les terre-neuviers. Il serait alors logique que le nombre de muids de sel embarqué soit choisi en fonction du tonnage du bateau mais là encore cela ne semble pas toujours être le cas. En effet, *L'Ange Gabriel* et *l'Union*, deux navires de 120 tonneaux, pratiquant tous les deux la pêche errante, n'embarquent pas la même quantité de sel : *l'Ange Gabriel* en possède 130 muids¹⁴¹ alors que *l'Union* en a 89 muids¹⁴².

En calculant la moyenne, on trouve alors la quantité d'environ 100 muids de sel. Tout le sel embarqué n'était cependant pas forcément utilisé : on en prenait toujours suffisamment en cas de pêche pleinement réussite mais cela n'était pas souvent le cas et du sel était alors rapporté à la fin de la campagne de pêche¹⁴³.

Le lieu où le navire morutier allait chercher le sel variait lui aussi. En effet, avant de traverser directement l'Atlantique et d'arriver à Terre-Neuve, il fallait avant aller s'approvisionner en sel et celui-ci se trouvait très rarement au port d'origine des terre-neuviers. Cela était aussi le cas pour les terre-neuviers honfleurais de 1700 à 1713. Les territoires des grands lieux de production de sel se situaient ainsi essentiellement vers Le Croisic, Brouage, l'Île de Ré et la rivière de Seudre¹⁴⁴. Il est important également de noter que depuis 1680, avec l'Ordonnance sur les Gabelles, le sel nécessaire pour la pêche à Terre-Neuve était exempté d'impôt¹⁴⁵.

Tous les rapports de mer n'indiquent pas non plus systématiquement le lieu où était embarqué le sel mais parmi ces 93 documents, 60 fournissent tout de même cette information.

¹⁴⁰ Le muid était une ancienne unité de mesure utilisée pour les grains et pour les liquides. D'après l'historien Marcel Lachiver, un muid de sel correspond à 21,45 hl (LACHIVER Marcel, *Dictionnaire du monde rural*, Paris, Fayard, 1997, p. 911)

¹⁴¹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 95-96

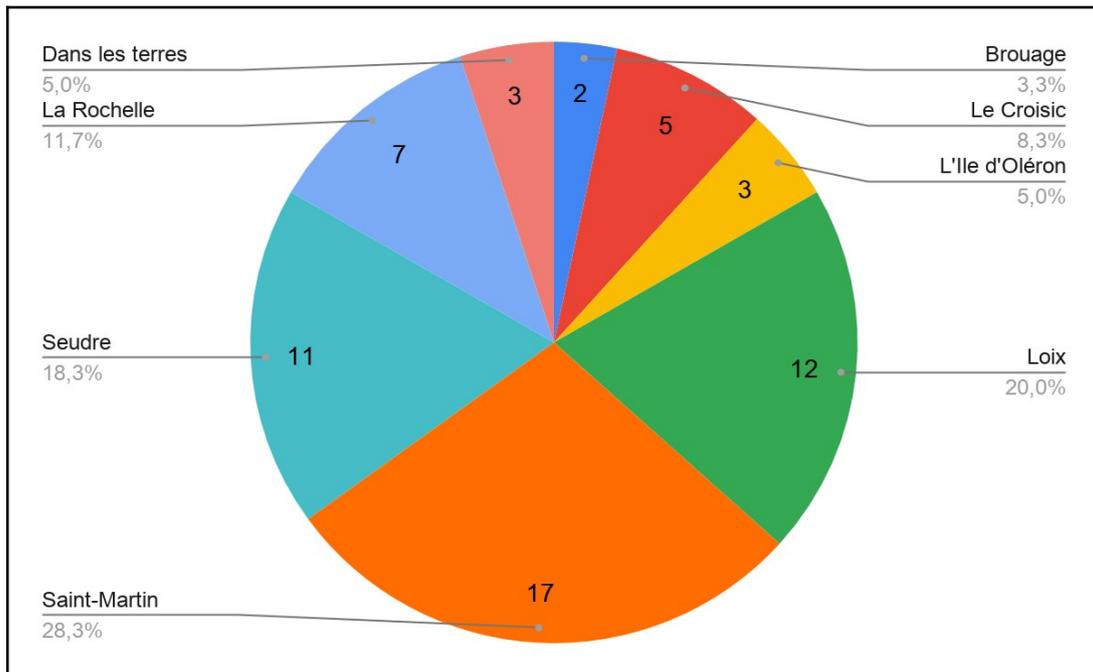
¹⁴² AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 58

¹⁴³ BRIÈRE, *La pêche française...*

¹⁴⁴ BRIÈRE, *ibid.*

¹⁴⁵ BRIÈRE, *ibid.*

Diagramme 2 : Lieux où les terre-neuviens honfleurais allaient chercher le sel de 1700 à 1713



En observant et en analysant le diagramme ci-dessus, on remarque que l'île de Ré occupe une place importante puisque Saint-Martin et Loix sont deux villes situées sur cette île. C'est donc 48,3 % soit presque la moitié des terre-neuviens honfleurais (dont on connaît le lieu où ils allaient chercher le sel) qui se rendaient jusqu'à l'île de Ré afin d'embarquer le sel nécessaire pour la pêche. La Seudre, nommée seulement « Seudre » dans les rapports de mer, est aussi un lieu où les navires morutiers allaient régulièrement chercher du sel puisque 11 d'entre eux s'y rendaient, de même que La Rochelle avec sept navires. On trouve également Brouage avec cinq navires, l'île d'Oléron avec trois navires et Le Croisic avec deux terre-neuviens. Enfin, dans certains rapports de mer, aucun lieu précis n'est mentionné si ce n'est l'expression « dans les terres ». Sans aucune autre indication il est alors difficile de savoir de quels lieux précisément il peut s'agir : cela peut être des villes relativement proches des autres lieux mais un peu plus éloignées de la mer par exemple.

2. Le matériel de pêche et les vivres

Dans chaque congé de navigation de l'Amirauté de Honfleur de 1700 à 1713, il est notamment écrit qu'un rôle d'équipage a été fait pour ce navire dans lequel est mentionné entre

autres les « victuailles », c'est-à-dire les vivres : « *A mis au greffe un rolle contenant le nombre des canons armés munitions et victuailles* »¹⁴⁶

Sans rôle d'équipage pour la période 1700 à 1713 il est donc difficile de connaître précisément les vivres emportées par les terre-neuviers à Honfleur, d'autant que les congés et rapports de mer ne semblent pas les évoquer non plus. Cependant, d'après Charles de La Morandière, « les vivres embarquées à bord des morutiers consistaient en quelques denrées simples se conservant facilement. Il semble qu'ils n'aient guère varié pendant des siècles. On trouve en effet à peu près les mêmes dans les documents du XVI^e, du XVII^e et du XVIII^e siècles ». On peut donc supposer que les vivres embarquées par les terre-neuviers honfleurais de 1700 à 1713 étaient très similaires à celles d'autres périodes ou même d'autres villes.

Les vivres qu'il y avait dans les navires morutiers étaient les mêmes que d'autres navires marchands¹⁴⁷. On trouvait ainsi à bord des terre-neuviers essentiellement des biscuits, du lard et des légumes secs¹⁴⁸. Charles de La Morandière, qui a étudié un rôle d'équipage d'un terre-neuvier honfleurais de 1675, a noté qu'il y avait dans ce bateau « 105 liv. de biscuit, 3 ponsons de gros sildre, 16 ponsons de sildre coupé d'eau, 2 barriques d'eau-de-vie, 50 boisseaux de pois, 7 barils de lard, 2 barils de bœuf, une barrique d'ossements, 400 livres de morue sèche, 400 livres de beurre, 100 livres de graisse, 1 quart de vinaigre de vin, 2 barriques d'aigre, 100 livres d'huile d'olive, 2 boisseaux de sel, 20 tourtes de pain frais, 100 livres de viande fraîche, une barrique de vin, des volailles, des œufs, 140 livres de chandelle, 200 livres de suif, 300 livres de busche »¹⁴⁹. En lisant cette liste, on remarque que leur alimentation était peu variée. Il était également important de prendre suffisamment de vivres car les escales à terre étaient très rares, notamment pour les banquais. En plus de cette nourriture, les hommes de l'équipage consommaient également beaucoup de morues fraîches¹⁵⁰.

De même que les vivres, les ustensiles de pêche sont très peu mentionnés dans les sources. On sait cependant que pour la pêche errante, il fallait ainsi des lignes, des hameçons, des couteaux ou bien encore des filets. D'après Jean-François Brière, « un banquais de 120 tonneaux avec 20

¹⁴⁶ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/265, p. 208 + Annexe 3 : congé de navigation du terre-neuvier le *Yacq* le 27/05/1713, p. 129

¹⁴⁷ BRIÈRE, *La pêche française...*

¹⁴⁸ BRIÈRE, *ibid.*

¹⁴⁹ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*, p. 71

¹⁵⁰ BRIÈRE, *ibid.*

hommes emportait 12 couteaux à morue, 60 lignes de pêche de 60 à 65 brasses de longueur, 200 hameçons et 300 livres de plomb »¹⁵¹ ¹⁵².

Il en était de même pour la pêche de la morue sèche mais en plus de cela il fallait également des chaloupes sur lesquelles était pratiquée la pêche. D'environ quatre à cinq tonneaux, les chaloupes n'étaient pas ramenées au retour en France afin d'éviter d'encombrer inutilement le navire¹⁵³.

¹⁵¹ BRIÈRE, *ibid.*, p. 16

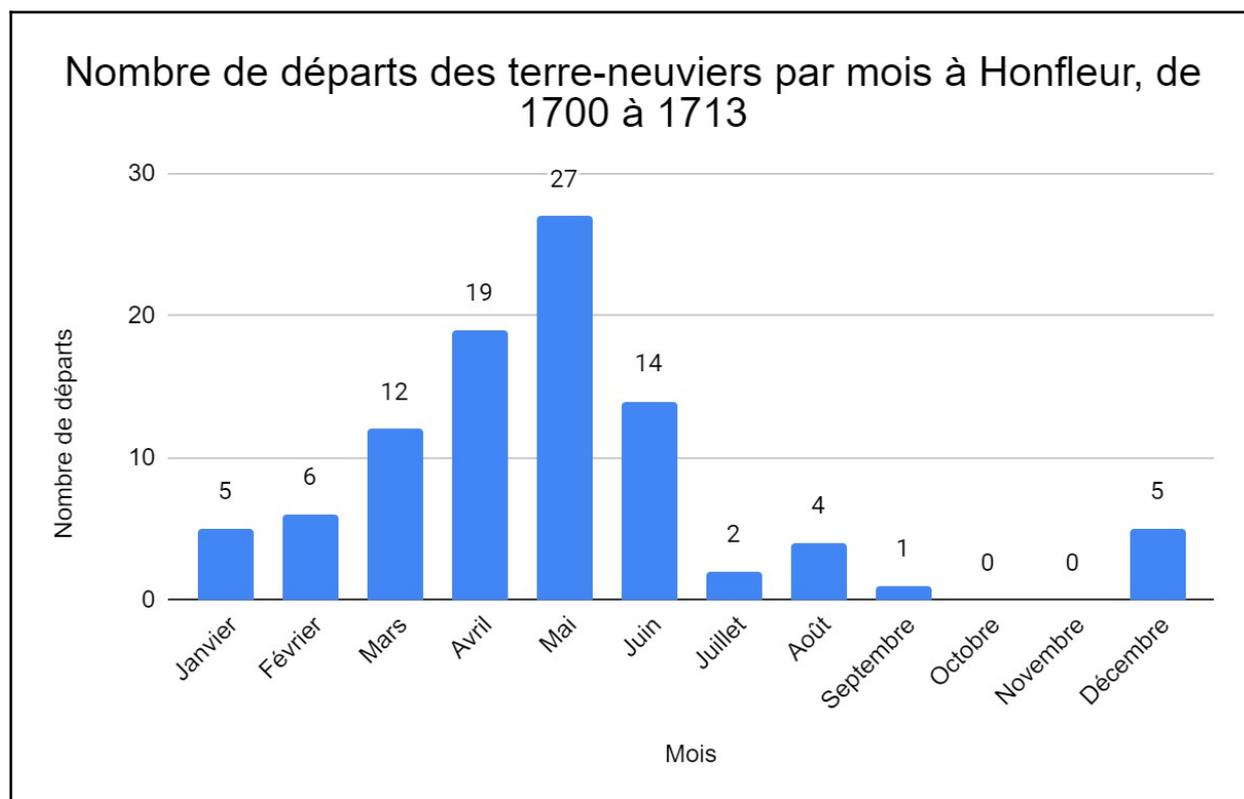
¹⁵² La brasse est une unité de mesure qui servait à mesurer la longueur des cordages et la profondeur de l'eau (Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, <https://www.cnrtl.fr/definition/> [consulté le 07/03/2021])

¹⁵³ BRIÈRE, *ibid.*

IV – Les départs des terre-neuviens

Une fois le navire avitaillé, celui-ci était enfin prêt à partir et à quitter le port de Honfleur afin d’aller à Terre-Neuve (même s’il devait encore aller chercher son sel)¹⁵⁴. Il est alors intéressant d’étudier vers quelles périodes et à quels mois les navires morutiers partaient le plus et le moins souvent et pour quelles raisons. Pour ce faire, il suffit de voir à quelles dates les congés de navigation ont été déclarés : ces documents étant des autorisations à naviguer données aux capitaines des terre-neuviens, ils nous renseignent ainsi directement sur les départs des bateaux.

Graphique 8 : Nombre de départs des terre-neuviens par mois à Honfleur, de 1700 à 1713



On remarque sur le graphique ci-dessus que les départs des navires morutiers ont principalement lieu en hiver et au printemps avec une augmentation assez importante des départs en mai. Inversement, il n’y a quasiment pas de départs en été et en automne. Il n’y a d’ailleurs aucun départ de navires en octobre et en novembre pour toute la période. Cette saisonnalité des départs peut s’expliquer par le climat de Terre-Neuve. En effet, de la mi-octobre jusqu’à la fin du mois d’avril, toute l’île est recouverte de neige¹⁵⁵. Il est alors préférable que la neige et la glace aient fondu pour pouvoir pêcher dans les meilleures conditions.

¹⁵⁴1. Le sel, p. 41 (Chapitre 1, III)

¹⁵⁵ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

A priori, les départs pour Terre-Neuve en France avaient lieu essentiellement entre la mi-février jusqu'à la fin d'avril, voire même un peu plus tard¹⁵⁶. Pourtant, on voit sur ce graphique que les terre-neuviers quittent Honfleur principalement de décembre à juin avec une concentration des départs entre avril et juin. Charles de La Morandière explique d'ailleurs qu'il n'était pas rare à Honfleur de trouver des navires morutiers effectuant leur départ vers Terre-Neuve un peu plus tardivement¹⁵⁷. Delphine Marie-Marguerite, qui a étudié les rapports de mer de Honfleur de 1665 à 1670, arrive au même constat pour les départs des terre-neuviers honfleurais : elle trouve en effet des navires qui arment dès le mois de janvier et d'autres qui peuvent partir jusqu'au mois de septembre¹⁵⁸.

Enfin, il convient d'évoquer les bateaux qui effectuaient deux fois une campagne de pêche au cours de la même année. Selon Jacqueline Hersart de La Villemarqué, « dans la plupart des ports on ne faisait qu'une campagne, les départs s'échelonnant de la mi-février à la fin avril ou même plus tard. Aux Sables d'Olonne on effectuait parfois deux campagnes de pêche, la première se déroulait sur les bancs d'avril à juillet, l'autre se faisait en septembre et octobre »¹⁵⁹. En effet, il est plutôt rare qu'un même navire fasse deux campagnes dans l'année car cela supposait d'être rapide et efficace sur les temps de trajet et de pêche.

Cependant, trois terre-neuviers honfleurais ont réussi à le faire une fois chacun : l'*Éternité*, le *Jésus Maria Joseph* et la *Providence*. Le départ de leur première campagne dans l'année a lieu en février pour l'*Éternité*¹⁶⁰ et en janvier pour le *Jésus Maria Joseph*¹⁶¹ et la *Providence*¹⁶². Leur retour à Honfleur a lieu pour ces trois navires en juillet¹⁶³ et ils quittent de nouveau Honfleur tous les trois en août pour leur seconde campagne de pêche (ils reviennent cependant à Honfleur tous l'année suivante de leur tout premier départ)¹⁶⁴. Ces deux campagnes de pêche en une seule année et l'exemple de ces trois navires morutiers expliquent ainsi pourquoi certains terre-neuviers honfleurais effectuaient leur départ tôt dans l'année et également parfois plus tardivement comme en août. Certains navires morutiers avaient peut-être espoir de faire deux campagnes de pêche la

¹⁵⁶ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

¹⁵⁷ LA MORANDIÈRE, *ibid.*

¹⁵⁸ MARIE-MARGUERITE, *Richesse et exploitation...*

¹⁵⁹ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *La pêche morutière française...*, p. 21

¹⁶⁰ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/263, p. 10-11

¹⁶¹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/264, p. 4-5

¹⁶² AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 42-43 (le congé de navigation n'a pas été retrouvé mais dans le rapport de mer du navire il est indiqué que son congé de navigation pour cette campagne a été donné le 5 janvier 1700)

¹⁶³ L'*Éternité* : AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 41 ; le *Jésus Maria Joseph* : AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 42 ; la *Providence* : AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 42-43

¹⁶⁴ L'*Éternité* : AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/263, p. 23 ; le *Jésus Maria Joseph* : AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/264, p. 51-52 ; la *Providence* : AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/263, p. 69

même année et partaient alors le plus tôt possible ; les plus chanceux qui revenaient vers le milieu de l'année pouvaient donc effectuer une seconde campagne de pêche.

Chapitre 2 : Le déroulement du voyage et de la pêche

Si la pêche reste évidemment l'élément principal d'une campagne de pêche à Terre-Neuve, le trajet pour y aller et en revenir représente une part importante du voyage, notamment de par le temps qu'il représente et ce qui peut s'y dérouler.

I - La durée et l'itinéraire du voyage

Afin de calculer la durée de chaque partie du voyage, je me suis basée sur tous les rapports de mer disponibles entre 1700 et 1713, ce qui représente en tout 93 documents, soit le même nombre de campagnes de pêche. En effet, dans la plupart des rapports de mer, les dates de départs et d'arrivées dans chacun des lieux sont indiquées, ce qui permet ainsi de connaître la durée totale d'une campagne de pêche et de tous les trajets la composant.

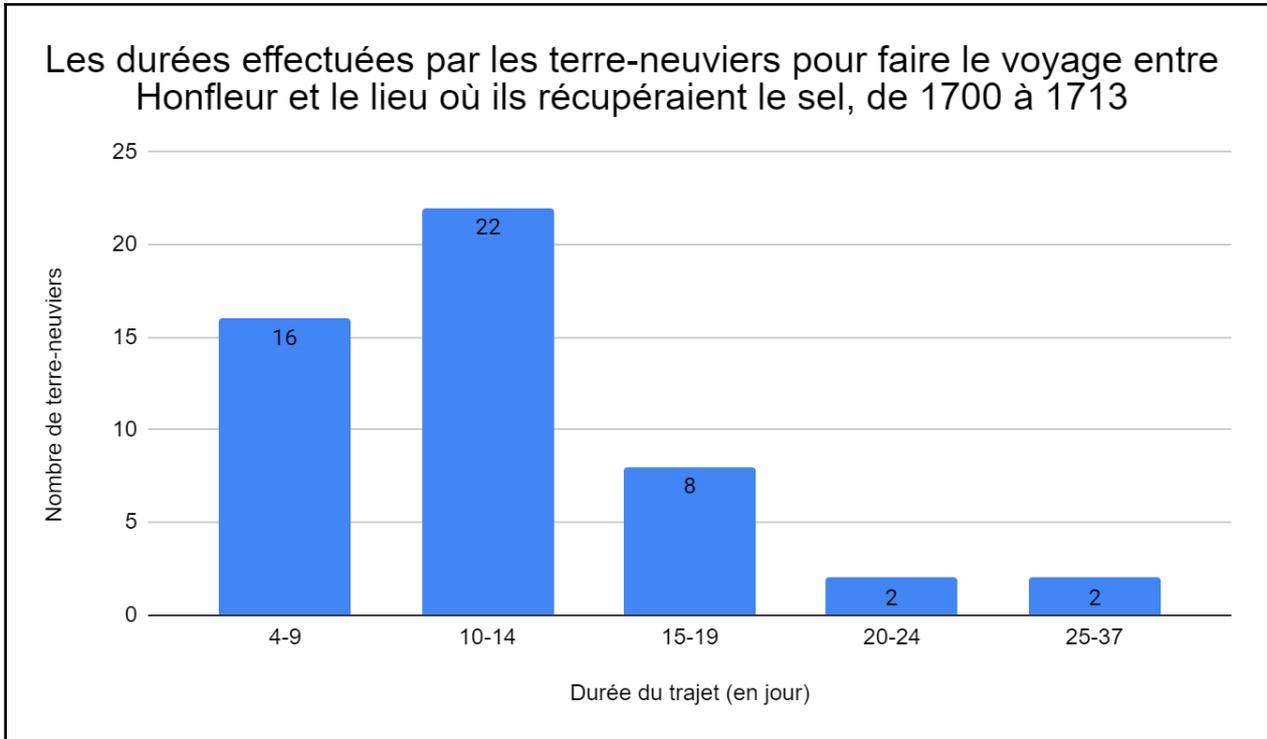
1. Le trajet pour aller à Terre-Neuve

Après avoir quitté Honfleur et avant de partir directement à Terre-Neuve, les terre-neuviers devaient se rendre au lieu où ils allaient chercher le sel. Parmi les 93 rapports de mer étudiés, cinquante d'entre eux notent précisément les dates d'arrivées où les terre-neuviers allaient chercher le sel. Pour les 43 rapports de mer restants, certains concernent des terre-neuviers qui ont pu récupérer leur sel directement à Honfleur, d'où l'absence de date car ils se sont rendus aussitôt à Terre-Neuve après leur départ de Honfleur. Pour d'autres rapports de mer, les dates ne sont tout simplement pas notées ou bien elles sont trop approximatives.

Avec toutes ces données, on retrouve ainsi une moyenne de 12,5 jours pour effectuer le trajet entre Honfleur et l'endroit où les terre-neuviers s'approvisionnaient en sel. La majorité des terre-neuviers honfleurais allaient chercher du sel dans des ports situés entre Le Croisic et l'île d'Oléron et il n'est donc pas étonnant de retrouver une moyenne de 12,5 jours compte tenu de la distance entre Honfleur et ces lieux¹⁶⁵.

¹⁶⁵ 1. Le sel, p. 41 (Chapitre 1, III)

Graphique 9 : Durées effectuées par les terre-neuvers pour faire le voyage entre Honfleur et le lieu où ils récupéraient le sel, de 1700 à 1713



Sur le graphique ci-dessus, on s'aperçoit qu'effectivement la majorité des terre-neuvers mettaient entre 10 et 14 jours et 16 d'entre eux parvenaient même à être encore plus rapides en effectuant ce trajet entre quatre et neuf jours. Ces terre-neuvers ont sûrement eu un temps et des vents plus favorables que les autres. Le trajet le plus court a été effectué par la *Masse d'Hereulle* en 1700 : parti de Honfleur le 29 mai, il parvient à Saint-Martin le premier juin¹⁶⁶. Au contraire, certains terre-neuvers ont quant à eux eu probablement moins de chance avec les conditions météorologiques. En effet, pour rejoindre le port où ils allaient s'approvisionner, quatre d'entre eux ont mis entre 20 jours et jusqu'à 37 jours pour le plus long. Il s'agit du navire la *Ville de Honfleur*, parti de Honfleur le 6 mai 1700 et arrivé à Loix le 11 juin de la même année¹⁶⁷.

Dans son article « Les terre-neuvas honfleurais au temps du Roi-Soleil (1665-1685) », André Zysberg a également étudié la durée de ce trajet et a ainsi trouvé une moyenne de 34 jours pour la prise de sel¹⁶⁸. Pour ce calcul, André Zysberg a pris en compte le temps mis par les terre-neuvers pour aller jusqu'au port où ils allaient chercher le sel, mais également la durée qu'ils passaient dans ce port, ce qui explique pourquoi il a trouvé une moyenne plus élevée. En effet, les

¹⁶⁶ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 15-16

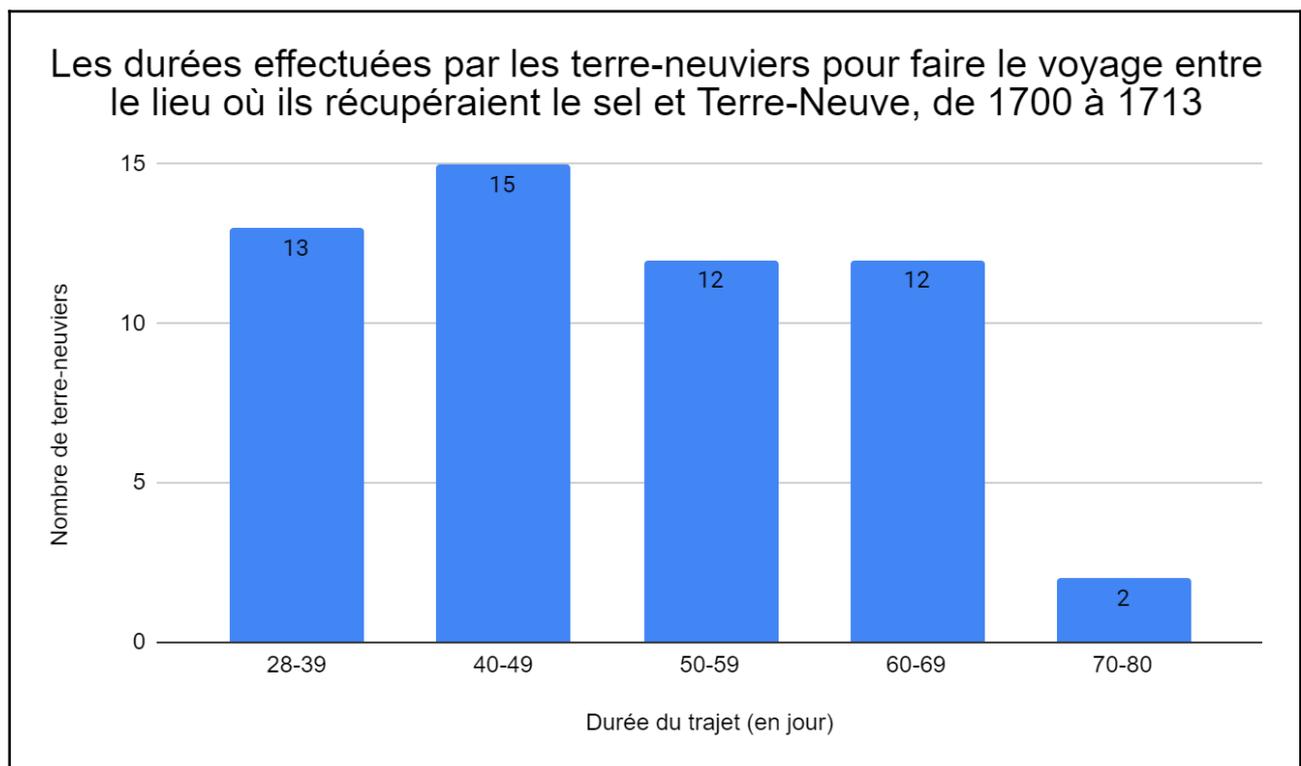
¹⁶⁷ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 8

¹⁶⁸ ZYSBERG, « Les terre-neuvas...

terre-neuviens restaient environ entre 15 jours et un mois dans la ville où ils s’approvisionnaient en sel. Cela laissait le temps nécessaire aux hommes pour charger le navire et parfois aussi pour recruter un marin supplémentaire au sein de leur équipage. Ce fut notamment le cas du terre-neuvier *l’Espérance* qui est arrivé aux alentours de la Seudre le 6 avril 1700 et en est parti le 4 mai 1700¹⁶⁹. Durant cette période, en plus d’avoir chargé le terre-neuvier en sel, le capitaine du navire, Guillaume Bougourd, a également recruté un pilote¹⁷⁰. Enfin, les conditions météorologiques qu’il y avait à ce moment-là expliquent probablement aussi pourquoi certains terre-neuviens pouvaient rester aussi longtemps au lieu où ils prenaient leur sel. En effet, des vents trop forts ou une tempête obligeaient parfois les navires à attendre que le temps redevienne plus calme afin de pouvoir partir.

Une fois partis, les terre-neuviens honfleurais mettaient en moyenne 49 jours pour rejoindre Terre-Neuve. André Zysberg a également un résultat similaire puisqu’il trouve une moyenne de 46 jours pour la période 1665-1685 à Honfleur¹⁷¹.

Graphique 10 : Durées effectuées par les terre-neuviens pour faire le voyage entre le lieu où ils récupéraient le sel et Terre-Neuve, de 1700 à 1713



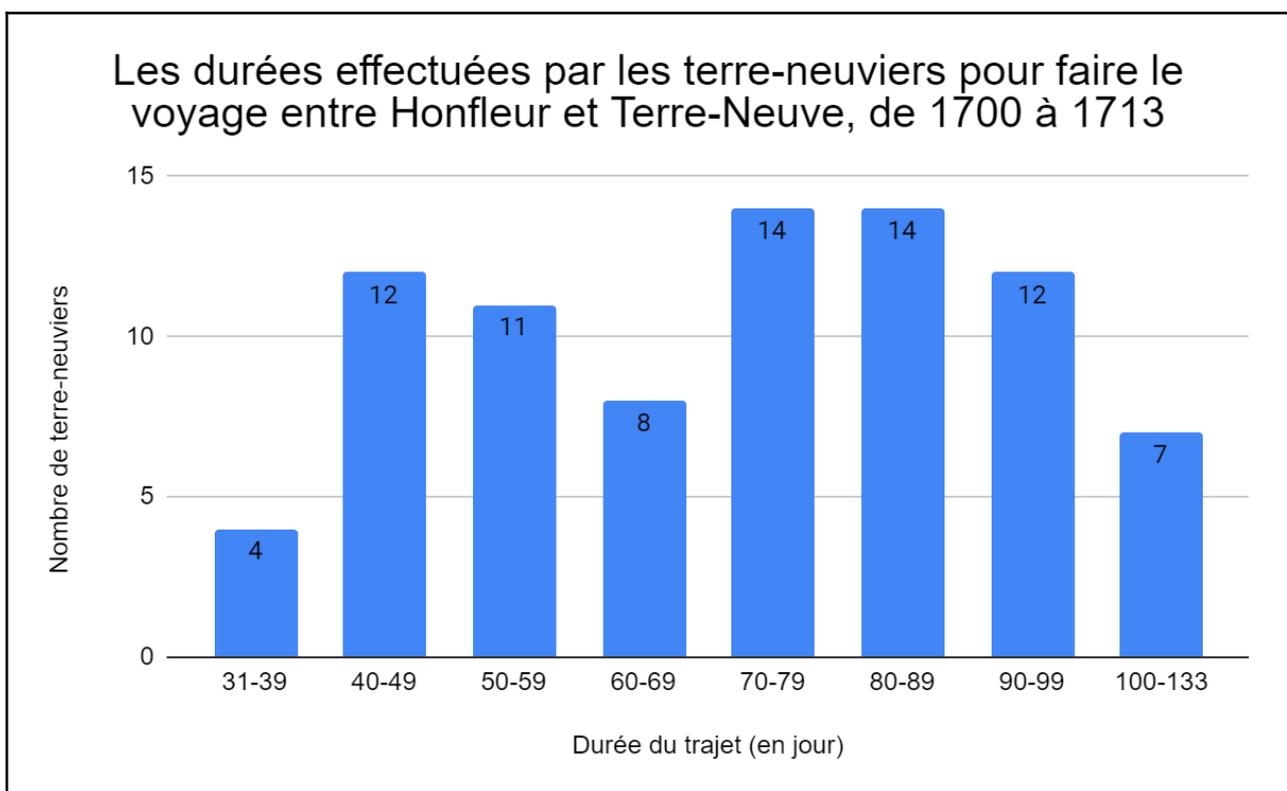
¹⁶⁹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 61

¹⁷⁰ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/323, p. 39-58

¹⁷¹ ZYSBERG, « Les terre-neuvas...

Comme nous pouvons l'observer sur le graphique ci-dessus, les durées trouvées, qui vont de 28 à 80 jours, sont un peu plus variables. De nouveau, la durée de ce voyage dépend des conditions de temps mais également des capacités professionnelles du pilote et possiblement des qualités nautiques du navire¹⁷². Il est important aussi de prendre en compte la guerre de Succession d'Espagne qui a lieu de 1701 à 1713, ce qui implique qu'un certain nombre des terre-neuviers honfleurais ont effectué cette traversée de l'Atlantique durant ce conflit. L'augmentation de l'insécurité et des dangers sur la mer ont probablement retardé les navires partis durant cette période¹⁷³.

Graphique 11 : Durées effectuées par les terre-neuviers pour faire le voyage entre Honfleur et Terre-Neuve, de 1700 à 1713



En prenant en compte le temps de la prise du sel et la traversée de l'Atlantique pour rejoindre Terre-Neuve, on obtient une moyenne de 72 jours. De nouveau, les durées trouvées sont assez variables, ce qui montre qu'en effet plusieurs facteurs peuvent influencer la durée du voyage tels que le temps, la manière dont le pilote navigue ou bien encore le contexte politique.

¹⁷² ZYSBERG, *ibid.*

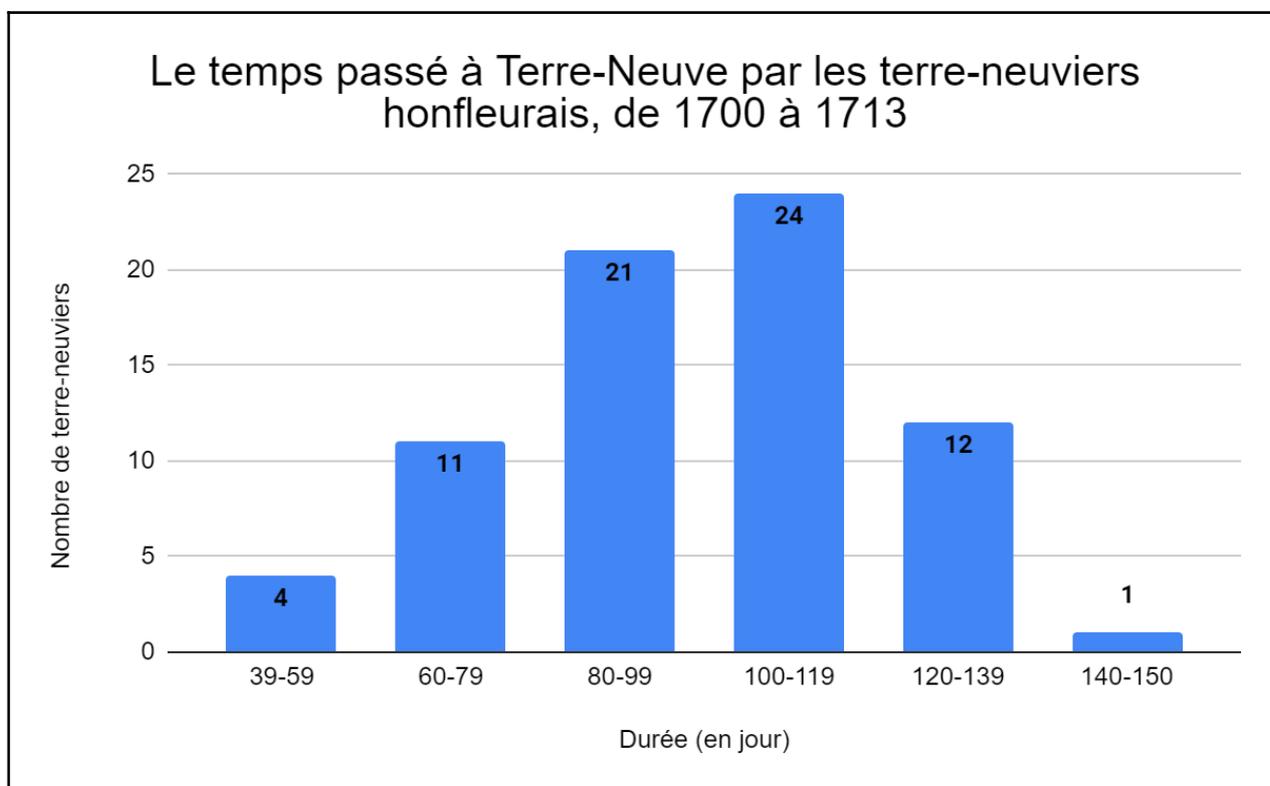
¹⁷³ Chapitre 4 : La pêche durant la guerre de Succession d'Espagne, p. 95

2. Le temps passé à Terre-Neuve

Une fois la traversée de l'Atlantique terminée, les terre-neuviens arrivaient enfin à Terre-Neuve. 73 rapports de mer sur les 93 disponibles ont ainsi noté avec précision la date d'arrivée sur les bancs ou les côtes canadiennes et également la date de départ de ces lieux.

Cela donne alors une moyenne de 99 jours passés à Terre-Neuve par les terre-neuviens honfleurais, soit un peu plus de trois mois pendant lesquels les marins se consacraient entièrement à la pêche morutière. André Zysberg, de nouveau pour la période 1665-1685 pour les terre-neuviens honfleurais, trouve une moyenne de 90 jours, ce qui est un peu plus court que la période 1700-1713¹⁷⁴.

Graphique 12 : Le temps passé à Terre-Neuve par les terre-neuviens honfleurais, de 1700 à 1713



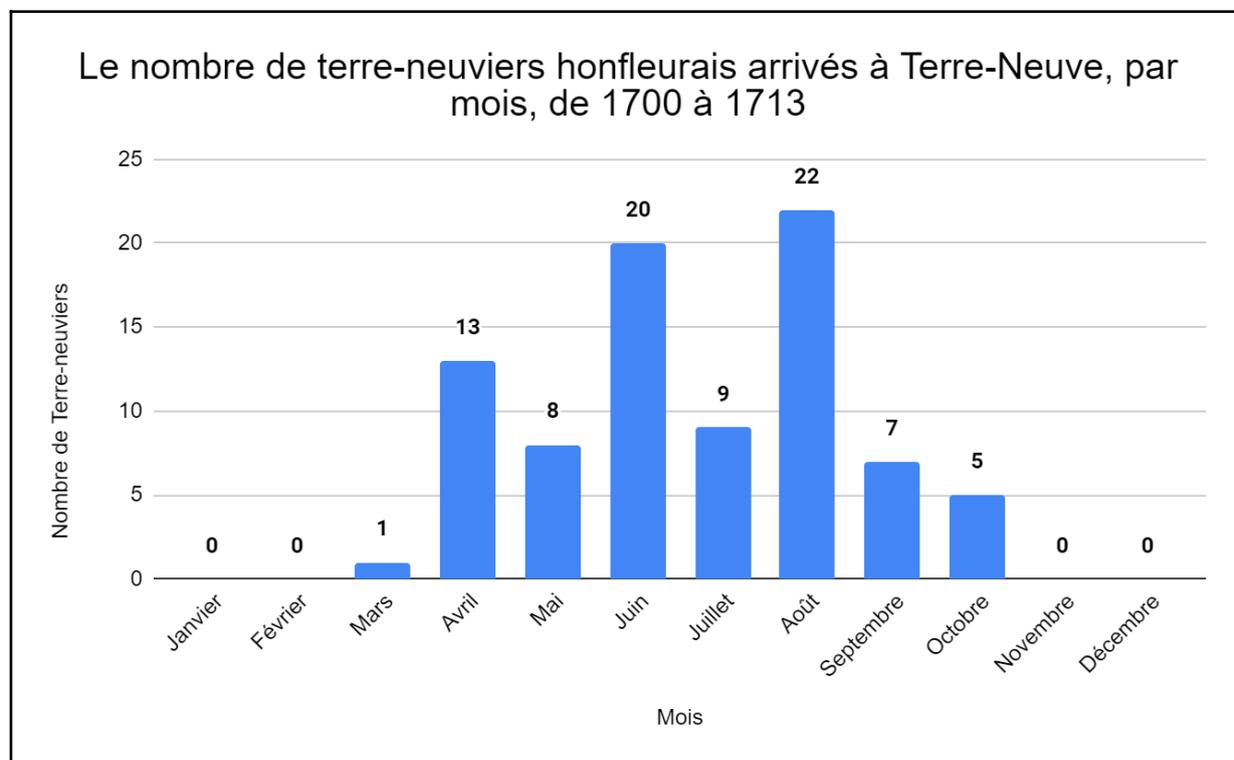
En analysant le graphique ci-contre, on constate que la majorité des terre-neuviens restaient à Terre-Neuve entre 80 et 119 jours, ce qui n'est pas étonnant compte tenu de la moyenne trouvée (qui est donc de 99 jours). Néanmoins, on retrouve aussi des navires qui ont effectué un temps de pêche plus court et également plus long puisque les durées retrouvées s'étendent de 39 à 150 jours. Concernant ces terre-neuviens, les conditions météorologiques à Terre-Neuve ont très sûrement impacté cette durée en compliquant l'activité de la pêche, notamment avec de mauvais vents¹⁷⁵.

¹⁷⁴ ZYSBERG, « Les terre-neuvas...

¹⁷⁵ Chapitre 3 : Le quotidien des terre-neuvas : un quotidien mouvementé ?, p. 72

Certains capitaines ont probablement préféré partir plus tôt que prévu et d'autres au contraire ont décidé de rester mais ont alors mis plus de temps à pêcher une quantité suffisante de poissons.

Graphique 13 : Le nombre de terre-neuviens honfleurais arrivés à Terre-Neuve, par mois, de 1700 à 1713



Comme nous pouvons le voir sur ce graphique, les terre-neuviens arrivaient à Terre-Neuve entre avril et octobre (un seul navire arrive au mois de mars) et une majorité d'entre-eux arrivaient en juin et en août¹⁷⁶. Ces résultats ne sont pas étonnants lorsqu'on prend en compte les mois durant lesquels s'effectuaient les départs des terre-neuviens de Honfleur¹⁷⁷. En effet, une part importante des navires partaient de Honfleur entre mars et juin avec notamment une majorité de départs en mai, ce qui explique pourquoi on retrouve 20 et 22 terre-neuviens qui sont arrivés à Terre-Neuve en juin et août. Les départs de Honfleur se faisaient aussi de janvier à mars, ce qui explique également les arrivées à Terre-Neuve en avril et mai. On remarque aussi sur le graphique ci-dessus qu'aucun navire n'est arrivé à Terre-Neuve en hiver, ce qui est dû au climat et notamment à la neige et à la glace présentes durant cette saison.

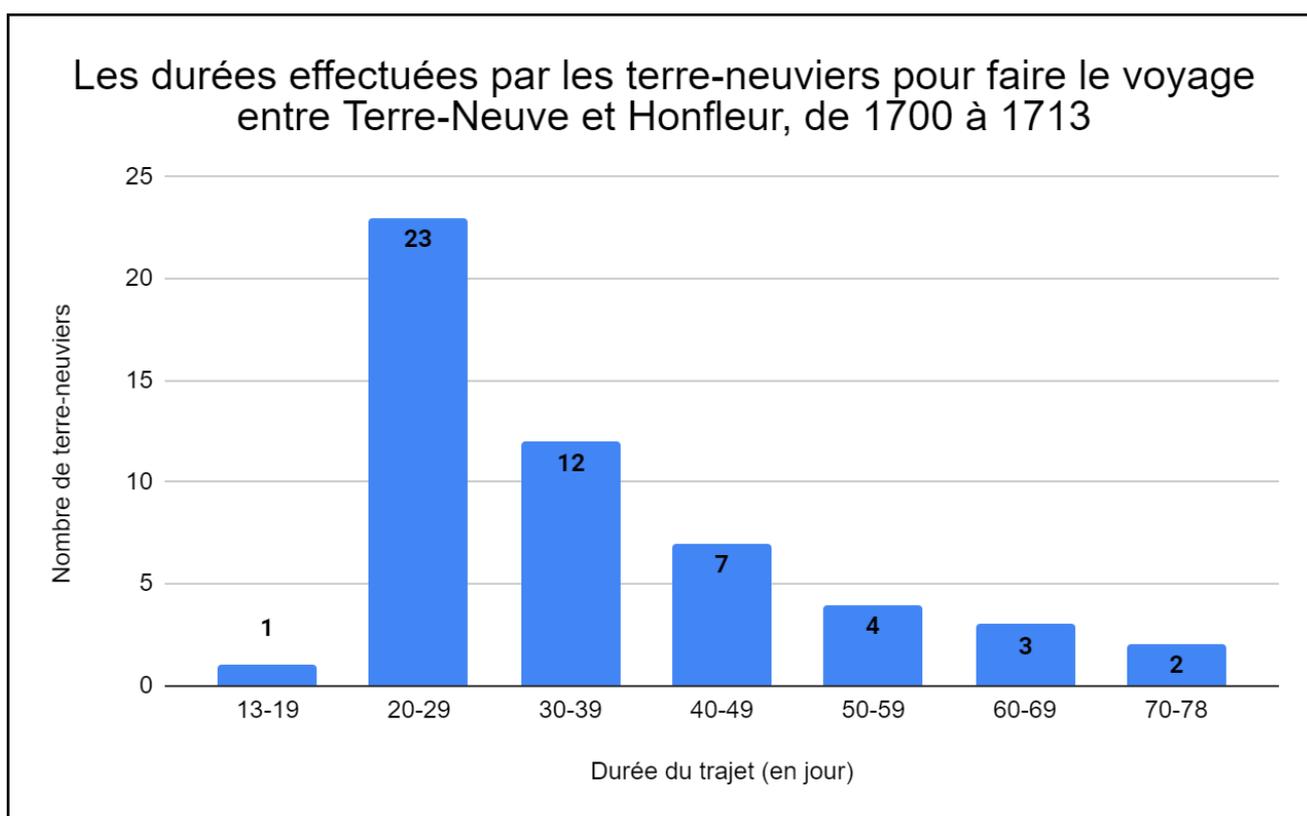
¹⁷⁶ Graphique réalisé avec les données de 85 rapports de mer (les autres n'indiquent pas la date d'arrivée à Terre-Neuve)

¹⁷⁷ IV - Les départs des terre-neuviens, p. 46 (chapitre 1)

3. Le retour à Honfleur

Après que la pêche fut terminée, et une fois que le capitaine le décidait, les terre-neuviers quittaient le banc de pêche ou les côtes canadiennes afin de revenir à Honfleur. Le retour était généralement plus court que l'aller puisqu'à partir des 53 rapports de mer indiquant précisément la date de départ de Terre-Neuve et la date d'arrivée à Honfleur, on obtient une moyenne de 35 jours pour cette seconde traversée de l'Atlantique, contre 49 jours pour la première¹⁷⁸. Ces résultats ne sont pas étonnants car André Zysberg observe aussi cette différence pour la période 1665-1685 puisqu'il trouve une moyenne de 37 jours pour le voyage du retour alors que cette moyenne est de 46 jours pour l'aller¹⁷⁹. Les retours se faisant majoritairement à la fin de l'été ou en automne, le temps offrait alors sûrement de meilleures conditions pour traverser l'Atlantique et rejoindre Honfleur.

Graphique 14 : Les durées effectuées par les terre-neuviers pour faire le voyage entre Terre-Neuve et Honfleur, de 1700 à 1713



En observant le graphique ci-dessus, on constate qu'effectivement sur les 53 terre-neuviers dont on connaît la durée du retour, 23 effectuent ce voyage entre 20 et 29 jours et 12 entre 30 et 39

¹⁷⁸ 1. Le trajet pour aller à Terre-Neuve, p. 49 (Chapitre 2, I)

¹⁷⁹ ZYSBERG, « Les terre-neuvas...

jours. Un terre-neuvier, l'*Herelle*, parvient même à faire ce retour en 13 jours. Cela semble vraiment très peu, d'autant qu'il est le seul navire à faire ce voyage en moins de 20 jours. Dans son rapport de mer, il est en effet écrit que l'*Herelle* a quitté Terre-Neuve le 22 février 1700 et est arrivé à Honfleur le 10 mars de la même année¹⁸⁰. Le rapport de mer étant daté du 11 mars 1700, le terre-neuvier n'a évidemment pas pu arriver après cette date mais on peut supposer que le navire soit parti un peu avant le 22 février de Terre-Neuve tout comme il est aussi possible que l'*Herelle* ait réussi à traverser l'Atlantique en 13 jours.

Tableau 4 : Durée moyenne des étapes de la campagne des terre-neuviers honfleurais (1700-1713)

Étape	Jours	%
Honfleur – Terre-Neuve (prise de sel comprise)	72	35
Pêche à Terre-Neuve	99	48
Terre-Neuve - Honfleur	35	17
Durée totale	206	100

En prenant en compte toutes les moyennes des différentes étapes d'une campagne de pêche à Terre-Neuve, on trouve une durée totale de 206 jours, soit un peu plus de 6 mois. Cela laisse le temps à quelques rares terre-neuviers honfleurais de faire une seconde campagne de pêche dans l'année¹⁸¹. La pêche occupe ainsi tout juste la moitié d'une campagne de pêche et la prise du sel prend également un certain temps puisqu'elle rallonge considérablement l'aller pour aller à Terre-Neuve. Cela explique notamment pourquoi peu de terre-neuviers honfleurais effectuaient deux campagnes de pêche dans la même année contrairement, par exemple, aux terre-neuviers des Sables-d'Olonne car ces derniers étaient beaucoup plus proches de la région de La Rochelle et ils perdaient alors beaucoup moins de temps pour aller chercher du sel¹⁸².

¹⁸⁰ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 15

¹⁸¹ IV - Les départs des terre-neuviers, p. 46 (chapitre 1)

¹⁸² LE BOUËDEC, *Activités maritimes...*

II - La pêche de la morue verte et la pêche de la morue sèche : deux pratiques différentes

Il existait ainsi deux types de pêche morutière : la pêche de la morue verte, appelée également pêche errante, et la pêche de la morue sèche, qu'on nommait aussi pêche sédentaire. Il est alors intéressant d'étudier les différences entre ces deux pratiques.

1. Proportion des deux pêches

Au cours de l'époque moderne, certains ports de pêche qui pratiquaient la pêche morutière se sont peu à peu spécialisés dans l'un des deux types de pêche. Saint-Malo par exemple, qui s'est largement affirmé comme étant le premier port d'armement morutier au cours des années 1670 et 1680 en France, était connu pour faire en majorité de la pêche sédentaire¹⁸³. Au contraire, des ports comme Le Havre ou les Sables-d'Olonne se sont davantage tournés vers la pêche errante. Honfleur était aussi un port qui armait principalement pour la pêche de la morue verte puisque dès la seconde moitié du XVII^e siècle la ville se consacra presque entièrement à la pêche errante¹⁸⁴. On constate même que de 1665 à 1685, seulement 2 % des terre-neuviers honfleurais pratiquaient la pêche de la morue sèche¹⁸⁵.

Quant est-il du début du XVIII^e siècle pour les terre-neuviers honfleurais ? Afin de savoir si Honfleur continuait d'armer majoritairement pour la pêche errante, il faut déjà pouvoir déterminer si tel navire pratiquait la pêche errante ou la pêche sédentaire. Dans les congés de navigation et les rapports de mer de Honfleur, il n'est pas indiqué clairement si le terre-neuvier pratiquait la pêche de la morue verte ou de la morue sèche mais on peut connaître cette information grâce à deux autres données : la destination de pêche et le tonnage du navire. En effet, lorsqu'il était écrit que la pêche se faisait sur les bancs, il s'agissait de la pêche errante car celle-ci s'effectuait en pleine mer ; au contraire, quand le document indiquait que le navire se situait près des côtes canadiennes, il s'agissait de pêche sédentaire car il était nécessaire de se rendre à terre pour faire sécher la morue. Concernant le tonnage du navire, celui-ci était plus élevé lorsque le terre-neuvier pratiquait la pêche de la morue sèche, en raison notamment d'un effectif plus nombreux au sein de l'équipage, ce qui permet de pouvoir différencier les navires qui pratiquaient la pêche errante de ceux qui faisaient la pêche sédentaire¹⁸⁶.

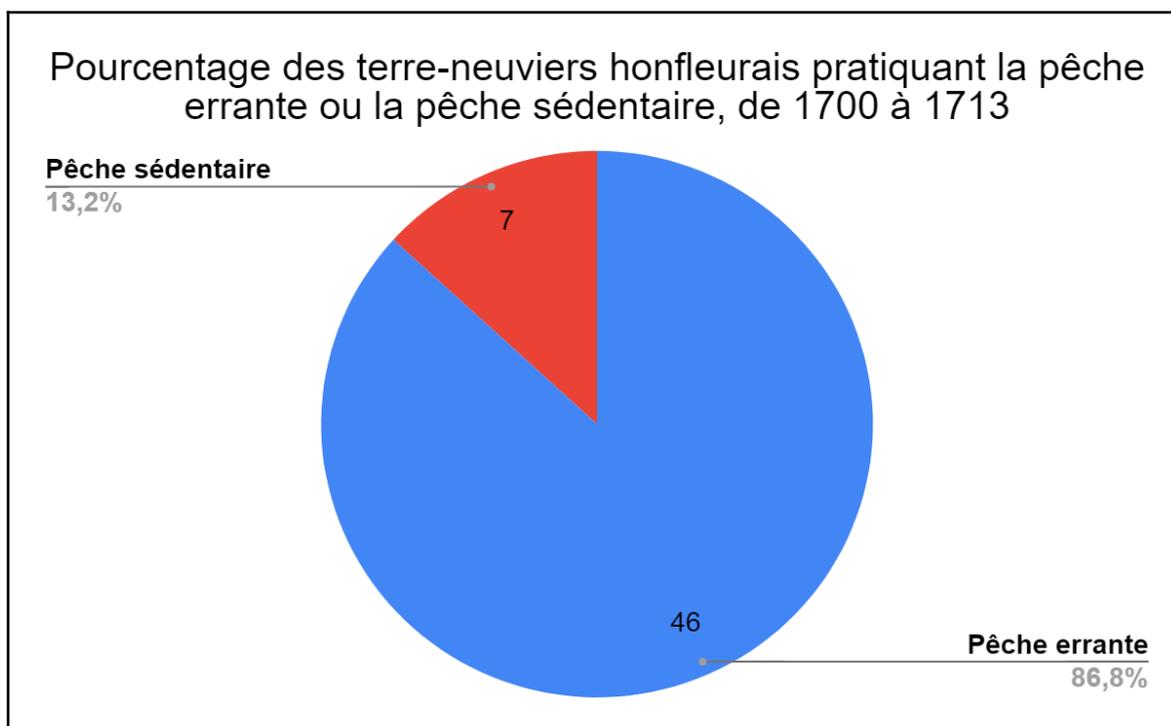
¹⁸³ LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*

¹⁸⁴ LITALIEN, « Honfleur...

¹⁸⁵ ZYSBERG, « Les terre-neuvas...

¹⁸⁶ 2. Le tonnage du navire, p. 22 (chapitre 1, I)

Diagramme 3 : Pourcentage des terre-neuviens honfleurais pratiquant la pêche errante ou la pêche sédentaire, de 1700 à 1713



Parmi les 53 terre-neuviens honfleurais retrouvés dans les sources de 1700 à 1713, 46 armaient pour la pêche de la morue verte et sept pour la pêche de la morue sèche. Même si les navires pratiquant la pêche sédentaire semblent un peu plus nombreux que durant la période 1665-1685, la pêche errante reste majoritaire puisqu'elle représente 86,8 % de la pêche morutière à Honfleur de 1700 à 1713. Déjà dans la seconde moitié du XVII^e siècle, Honfleur armait presque exclusivement pour la pêche de la morue verte¹⁸⁷. La pêche de la morue sèche nécessitait plus de moyens : cela demandait des navires de tonnages plus élevés et des équipages plus nombreux¹⁸⁸, ce qui dépassait probablement les capacités d'armement de Honfleur¹⁸⁹. De plus, il était sûrement plus intéressant pour un port tel que Honfleur de se tourner vers la pêche errante car la morue verte était commercialisée vers l'intérieur du pays, notamment vers Paris, alors que la morue sèche était davantage exportée vers la Méditerranée.

¹⁸⁷ ZYSBERG André, « De Honfleur à Granville : bâtiments de commerce et de pêche au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle », *Annales de Normandie*, 1992, n°24, p. 201-224

¹⁸⁸ 1. Le nombre d'hommes, p. 27 (chapitre 1, II)

¹⁸⁹ ZYSBERG, « Les terre-neuvas...

2. Les techniques de pêche

Si la pêche errante et la pêche sédentaire avaient toutes les deux pour finalité la pêche de morues, les techniques et lieux de pêche, les moyens employés et le traitement du poisson n'étaient pas tout à fait les mêmes.

La pêche de la morue verte se pratiquait au large, en pleine mer, et les terre-neuviers dérivait alors sur les bancs (d'où l'expression de "pêche errante"). Les marins n'avaient pas besoin de se rendre à terre car la pêche s'effectuait à bord du terre-neuvier lui-même. La pêche se faisait à la ligne et tout le long du bord du navire était installée une sorte de galerie qu'on nommait le bel. Les hommes se plaçaient alors sur le bel dans des tonneaux pour pêcher¹⁹⁰. Il était possible, lorsque les conditions le permettaient, de pêcher une centaine de morues par jour et par homme¹⁹¹. Une fois les morues pêchées, elles passaient entre les mains des étesteurs qui étaient chargés de couper et de vider la morue ; il était parfois aussi possible que l'étesteur soit chargé uniquement de couper la tête du poisson et de le vider et c'est alors ce qu'on appelait un habilleur qui devait trancher la morue. Ensuite, les saleurs salaient les morues une première fois, puis celles-ci étaient de nouveau nettoyées puis salées une dernière fois pour enfin être rangées en piles dans les cales. Le sel déshydratait la chair de la morue et les bactéries qu'elle contenait, ce qui permettait de conserver le poisson¹⁹². Le tonnage des terre-neuviers qui pratiquaient la pêche errante variaient généralement entre 50 et 100 tonneaux¹⁹³ et leurs équipages comportaient environ entre 10 et 20 hommes¹⁹⁴. En raison du temps de conservation de la morue verte qui était moindre que la morue sèche, et également des conditions climatiques, la morue verte était essentiellement consommée en Europe du Nord¹⁹⁵.

¹⁹⁰ LE BOUËDEC, *Activités maritimes...*

¹⁹¹ LE BOUËDEC, *ibid.*, p. 11

¹⁹² BRIÈRE, *La pêche française...*

¹⁹³ 2. Le tonnage du navire, p. 22 (chapitre 1, I)

¹⁹⁴ 1. Le nombre d'hommes, p. 27 (chapitre 1, II)

¹⁹⁵ LE BOUËDEC, *ibid.*

Illustration 3 : La pêche de la morue verte



Source : DUHAMEL DU MONCEAU, *Traité général des pesches...*, partie II, section I, planche IX, figures 1, 2 et 3

Sur la première partie de cette illustration, on voit effectivement que les lignotiers sont tous alignés au bord du navire dans des tonneaux. L'un d'eux est représenté un peu plus précisément tout

à droite dans la deuxième partie de cette illustration. L'étesteur et l'habilleur se trouvent aussi dans des tonneaux ; on les voit également de plus près dans la deuxième partie de l'illustration. Une fois leur travail terminé, les habilleurs laissent glisser la morue sur une sorte de planche en bois et le poisson arrive alors dans la cale du navire où se situe le saleur, comme nous pouvons le voir sur cette illustration. L'auteur a également représenté dans la troisième partie de l'illustration un saleur en train de saler une morue ainsi que des mousses qui étaient chargés d'amener du sel au saleur.

La pêche sédentaire se pratiquait quant à elle avec des navires plus gros puisqu'ils jaugeaient davantage entre 100 et 200 tonneaux, voire même plus pour certains. Leur tonnage était plus élevé que pour la pêche errante car cette pêche nécessitait notamment plus d'hommes, avec des équipages pouvant aller de 30 à 70 marins¹⁹⁶. Les terre-neuviens n'étaient pas à proprement parlé des bateaux de pêche mais plutôt des moyens de transport. En effet, la pêche s'effectuait près des côtes canadiennes car les hommes avaient besoin de se rendre à terre pour faire sécher la morue (chose qui n'était pas réalisée pour la pêche de la morue verte). La pêche se pratiquait à bord de chaloupes montées sur place, les terre-neuviens transportant les pièces détachées afin que cela prenne moins de places à bord. Il y avait généralement trois ou quatre hommes à bord d'une chaloupe et la pêche s'effectuait elle aussi à la ligne. D'après l'historien Gérard Le Bouëdec, lorsque les conditions étaient optimales, un homme pouvait pêcher jusqu'à 184 morues par jour¹⁹⁷. Une fois les chaloupes revenues à terre, il fallait alors traiter la morue. Celle-ci était vidée et coupée puis salée afin de la laisser dégorger pendant huit jours et enfin les hommes laissaient sécher la morue sur des sortes de structures en treillis appelées vigneaux. La morue sèche se conservant mieux que la morue verte dans des régions et pays avec un climat plus chaud, elle était surtout exportée dans les zones méditerranéennes et notamment à Marseille qui était le principal port de décharge¹⁹⁸.

¹⁹⁶1. Le nombre d'hommes, p. 27 (chapitre 1, II)

¹⁹⁷ LE BOUËDEC, *ibid.*, p. 11

¹⁹⁸ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

Illustration 4 : La pêche de la morue sèche



Source : DUHAMEL DU MONCEAU, *Traité général des pesches...*, partie II, section I, planche XVI, figures 2

Cette illustration-ci représente des marins pratiquant la pêche de la morue sèche. On peut alors observer plusieurs chaloupes en mer ainsi qu'un bâtiment à gauche où se trouvent les étesteurs et les habilleurs occupés à traiter la morue. La présence d'un canon au premier plan nous montre que cette activité n'était pas sans danger et que les marins pouvaient subir des attaques¹⁹⁹.

A Honfleur de 1700 à 1713, 80 rapports de mer ont indiqué le nombre de poissons que les marins ont pêché au cours de leur campagne de pêche. Parmi elles, 74 étaient des campagnes de pêche errante et six de pêche sédentaire. Pour la pêche de la morue verte, on obtient une moyenne de 22 mille morues et pour la pêche de la morue sèche 83 mille morues. Cette différence de moyenne confirme bien que la pêche sédentaire demandait plus de moyens pour pêcher et traiter autant de poissons, et notamment des navires avec des tonnages plus élevés et des hommes plus nombreux au sein de l'équipage.

Parmi ces six campagnes de pêche sédentaire, cinq terre-neuviers ont aussi produit en plus un peu de morues vertes. Le traitement de la morue verte étant plus rapide que celui de la morue

¹⁹⁹ Chapitre 4 : La pêche durant la guerre de Succession d'Espagne, p. 95

sèche, les marins pouvaient assez facilement en produire et ils pouvaient très bien le faire en arrivant ou en partant de Terre-Neuve car la pêche errante se faisait en pleine mer sur les bancs. Ce fut par exemple le cas du navire le *Saint-Laurent* qui a effectué sa campagne de pêche au cours de l'année 1711²⁰⁰. Ce terre-neuvier a donc pêché 100 mille morues sèches mais également 20 mille morues vertes. De plus, il est aussi écrit dans son rapport de mer que ce navire a rapporté 100 barriques d'huile de morue. Pour obtenir de l'huile de morue, les marins jetaient tous les foies de morues dans une barrique nommée foissière ; l'huile finissait alors par apparaître par autolyse^{201 202}. L'huile de morue était particulièrement utilisée pour l'éclairage et les tanneries²⁰³.

²⁰⁰ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/307, p. 349-350

²⁰¹ « Dégradation spontanée que subissent tous les tissus, à des degrés divers, sous l'action des enzymes endocellulaires » (Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, <https://www.cnrtl.fr/definition/> [consulté le 28/04/2022])

²⁰² BRIÈRE, *La pêche française...*

²⁰³ BRIÈRE, *ibid.*

III - Les lieux évoqués au cours de la campagne de pêche

1. Où se déroulait la pêche ?

Dès le XVI^e siècle, des marins français commencèrent à arriver à Terre-Neuve pour la pêche morutière. Pour la pêche errante, il existait plusieurs bancs de pêche. Parmi les principaux on retrouvait le Banc à Vert, le Banquereau, le Banc Saint-Pierre ou bien encore l'Île Sable²⁰⁴. Le plus important d'entre-eux était le Grand Banc qui mesurait à lui seul plus de 100 000 km²²⁰⁵.

Carte 5 : Carte du Grand Banc de Terre-Neuve



Source : DUHAMEL DU MONCEAU, *Traité général des pêches...*, partie II, section I, planche II

²⁰⁴ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *La pêche morutière française...*

²⁰⁵ LE BOUËDEC, *Activités maritimes...*, p. 9

Concernant la pêche sédentaire, celle-ci s'effectuait notamment à l'île Percée, à Gaspé, à Plaisance et au Petit-Nord (ce qui correspond aux côtes nord et nord-est de Terre-Neuve)²⁰⁶. Au XVIII^e siècle les lieux de pêche se diversifient un peu plus et les terre-neuvas commencent à se rendre aussi à l'île du Cap-Breton, à l'île Saint-Jean (aujourd'hui nommée l'île-du-Prince-Édouard) et sur les côtes du Labrador. Certaines villes se rendaient souvent aux mêmes endroits pour pêcher, comme Saint-Malo et Granville qui se retrouvaient généralement sur les côtes du Petit-Nord²⁰⁷.

Pour ce qui est des terre-neuvas honfleurais, les rapports de mer de 1700 à 1713 n'indiquaient pas précisément le lieu de pêche. Dans la majorité d'entre-eux, il était uniquement écrit « banc de Terre-Neuve » ou « côtes du Canada ». Seulement deux de ces documents ont précisé que la pêche s'était effectuée sur le Grand Banc, trois sur le Banc à Vert et trois à l'île Percée. Parmi les trois terre-neuvas qui se sont rendus à l'île Percée, l'un d'entre-eux, le *Repos de la Patrye*, est également allé sur le banc des Orphelins, situé au nord de l'île Saint-Jean. En effet, ce terre-neuvier est arrivé le 9 juin 1700 à l'île Percée mais « le poisson ayant manqué, il prie résolution le 14 août d'aller avec son navire pescher sur le Banc des orphelins »²⁰⁸.

Les journaux de navigation ne donnent pas plus d'informations. On apprend tout de même que les terre-neuvas honfleurais la *Paix*, en 1700, et le *Lion*, en 1701, sont allés sur l'île Bonaventure pour faire la pêche de la morue sèche. L'île Bonaventure est une petite île d'environ 4 km², située au large des côtes de la Gaspésie.

2. Les lieux évoqués par les terre-neuvas

Si les terre-neuvas indiquaient, avec plus ou moins de précision, l'endroit où ils se rendaient pour pêcher, il était possible aussi qu'ils évoquent d'autres lieux qu'ils ont pu rencontrer lors de leur voyage pour aller jusqu'aux bancs ou aux côtes canadiennes. Cela nous permet ainsi de mieux appréhender l'environnement et la géographie d'une campagne de pêche morutière, que cela soit en France ou à Terre-Neuve. Les journaux de navigation étant des instruments de navigation, les pilotes des terre-neuvas notaient souvent les lieux qu'ils apercevaient.

Lorsqu'ils étaient en France, les pilotes pouvaient noter la présence de rade, notamment celles auxquelles ils s'arrêtaient avec le terre-neuvier. C'est le cas par exemple du navire la *Catherine*, qui s'arrête à la rade de Brest en août 1713. Une rade n'est autre qu'un « bassin naturel

²⁰⁶ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *La pêche morutière française...*

²⁰⁷ LE BOUËDEC, *Activités maritimes...*

²⁰⁸ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 81-83

ou artificiel de vastes dimensions, ayant une issue vers la mer, où les navires trouvent un bon mouillage »²⁰⁹. L'équipage de la *Catherine* a en effet obligé le capitaine à mouiller le navire ici, probablement après avoir remarqué une avarie sur le terre-neuvier²¹⁰. Une autre rade très souvent évoquée dans les journaux est la rade de la Pallice, orthographiée « Palisse » dans les journaux de navigation. Celle-ci est située à La Rochelle, la Pallice étant un quartier situé dans cette ville (aujourd'hui encore, le port de La Rochelle, inauguré en 1890, se nomme le port de la Pallice). Il n'est pas étonnant que cette rade soit mentionnée dans plusieurs journaux car La Rochelle était une ville où plusieurs terre-neuviers se rendaient pour se ravitailler en sel avant d'aller à Terre-Neuve²¹¹. Le journal de la *Bonne Pensée*, daté de 1700, mentionne également deux autres lieux à proximité de La Rochelle : la « tour des Baleines » et la « tour d'Antioche »²¹². Le phare des Baleines se situait sur l'île de Ré tandis que le phare d'Antioche se trouvait sur l'île d'Oléron. Ces deux phares ont très probablement permis à ce terre-neuvier de se repérer et de savoir où il se situait.

Une fois arrivés à proximité de Terre-Neuve, les terre-neuvas rencontraient de nombreux autres endroits, et plus particulièrement des îles. C'était surtout le cas pour les navires qui faisaient la pêche de la morue sèche car ils devaient alors s'avancer jusqu'aux côtes canadiennes et notamment dans le golfe du Saint-Laurent où se trouvent de nombreuses îles.

²⁰⁹ Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, <https://www.cnrtl.fr/definition/> [consulté le 05/05/2022]

²¹⁰ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/327, p. 62-67

²¹¹ 1. Le sel, p. 41 (chapitre 1, III)

²¹² AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/323, p. 156-170

IV – Les navires rencontrés lors du voyage

De 1700 à 1713, les terre-neuviens honfleurais n'étaient évidemment pas les seuls navires à naviguer et à effectuer des campagnes de pêche à Terre-Neuve. Ils ont donc pu apercevoir d'autres bateaux et même interagir avec les équipages de certains d'entre-eux. On peut retrouver ces informations dans les rapports de mer mais aussi très souvent dans les journaux de navigation.

1. Les navires français

Quatre rapports de mer et douze journaux de navigation de Honfleur entre 1700 et 1713 mentionnent des navires français. En effet, parmi les navires rencontrés par les terre-neuviens honfleurais, certains étaient comme eux d'origine française. Parmi ces navires, on dénombre quatre bateaux d'origine basque, huit provenant du Havre, cinq de La Rochelle, quatre de Saint-Malo, trois de Nantes, trois des Sables-d'Olonne et un de Honfleur, ce qui fait un total de 28 navires.

Quinze de ces navires sont également des navires morutiers qui se rendaient ou revenaient de Terre-Neuve. En effet, même si la fin du XVII^e siècle et le début du XVIII^e siècle sont marqués par plusieurs conflits, ce dernier siècle reste une période d'apogée pour la pêche morutière et il y a même une augmentation des départs vers Terre-Neuve au XVIII^e siècle par rapport au XVII^e siècle²¹⁶. Sur ces douze navires, quatre sont des terre-neuviens basques, quatre viennent de La Rochelle, quatre autres du Havre, deux de Saint-Malo et un de Honfleur. Concernant les quatre navires de La Rochelle, il est possible que ces terre-neuviens n'étaient pas originaires de cette ville et étaient simplement venus pour se ravitailler en sel. La Rochelle a certes été une ville qui a armé pour la pêche morutière durant l'époque moderne mais, à partir de la fin du XVII^e siècle, ce port a peu à peu délaissé cette activité au profit du commerce triangulaire qui était alors plus rémunérateur²¹⁷.

Lorsque les terre-neuviens honfleurais rencontraient d'autres terre-neuviens, ces derniers pouvaient leur donner diverses informations, notamment la position à laquelle ils se trouvaient, ce qui a certainement pu aider les terre-neuvas pour naviguer. C'est par exemple le cas du terre-neuvier honfleurais le *Jésus Maria Joseph* qui rencontre le quatre septembre 1713 un navire de La Rochelle : « A l'après midy nous avons parlé à un navire de La Rochelle qui aloit à Canada portant plusieurs pasagers et nous a dit qu'il se seroit par notre mesme latitude et longitude et est partie de La Rochelle le mesme jour que nous en sommes partie »²¹⁸. L'équipage de ces navires indiquait

²¹⁶ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *La pêche morutière française...*

²¹⁷ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *ibid.*

²¹⁸ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/327, p. 1-9

parfois aussi le lieu où ils se rendait pour pêcher, comme ces quatre navires basques rencontrés par le *Neptune* le 13 mars 1700 : « Il a ausy aparillé 4 navires de la dicte rade pour aller à Plesance qui estoies des basque »²¹⁹. Plaisance était une ville et un port français situé à Terre-Neuve mais qui désignait plus largement la colonie française de Terre-Neuve²²⁰. Enfin, certains de ces navires expliquaient comment s'était déroulée la pêche à Terre-Neuve. C'est le cas par exemple du *Lion* qui, après avoir quitté l'île Bonaventure le 20 septembre 1701 pour rentrer à Honfleur, rencontre le trois octobre sur le Grand banc un terre-neuvier du Havre : « lequel nous a dit que la peche estoit for petite »²²¹. Dans ce cas de figure, cette information n'a pas dû vraiment aider les marins du *Lion* pour leur pêche car celle-ci était déjà effectuée mais lorsque cela arrive avant ou pendant la pêche à Terre-Neuve, cela peut donner des renseignements aux terre-neuvas. C'est ce qui est notamment arrivé au *Jésus Maria Joseph* en octobre 1713. Arrivé le 16 septembre aux bancs de Terre-Neuve, l'équipage rencontre le huit octobre un navire du Havre : « le capitaine Goupy du Havre nous a dit qu'il y a 3 mois qu'il est banqué et y luy fost encore 4 milier de mouleu pour estre chargé »²²². Le capitaine du *Jésus Maria Joseph* peut alors éventuellement comparer avec la quantité de poissons que son équipage et lui ont pêché et ainsi constater s'ils ont pêché plus ou moins de morues.

Hormis les navires qui faisaient aussi une campagne de pêche à Terre-Neuve, il y a aussi un terre-neuvier honfleurais, l'*Angélique*, qui fait la rencontre le 19 novembre 1700 d'un navire parti de Nantes pour se rendre en Irlande : « nous avons parlé à un pety navire qui partet de Nante pour Irlande »²²³. Pour ce qui est des autres navires mentionnés dans les rapports de mer et journaux de navigation, leur activité ou leur destination ne sont pas précisées. Dans les journaux de navigation, le pilote pouvait alors simplement écrire que lui et le reste de l'équipage avaient aperçu ou parlé avec un autre navire, comme ce fut le cas également pour les marins de l'*Angélique* lorsqu'ils rencontrèrent le 23 juin 1700 un bateau provenant de La Rochelle : « nous avons parlé à un navire de La Rochelle »²²⁴. Enfin, on apprend en lisant le rapport de mer du navire le *Mary Anne* que les terre-neuviens pouvaient aussi se faire attaquer par d'autres navires français et même par des terre-neuviens. En effet, alors qu'il se trouve sur les bancs de Terre-Neuve, le terre-neuvier honfleurais le *Mary Anne* se fait surprendre par un coup de canon d'un autre navire : « estant sur le dit banc de Terre Neuve environ le 22^e de may d'avoir veu un navire olonnois qui avoir tiré un coup de canon à balle sur le navire du capitaine Barbel de ce lieu pour obliger led[it] Barbel de quitter la place pour

²¹⁹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/323, p. 2-20

²²⁰ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

²²¹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/324, p. 19-29

²²² AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/327, 1-9

²²³ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/323, p. 135-143

²²⁴ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/323, p. 135-143

s’y mettre et faire la pêche »²²⁵. Cet exemple-ci montre qu’il pouvait exister des formes de rivalités et de concurrences entre les villes qui avaient une activité de pêche morutière et également qu’il y avait probablement des endroits sur les bancs de pêche meilleurs que les autres pour pêcher davantage de morues. Il était tout de même plus courant de se faire attaquer par des navires étrangers.

2. Les navires étrangers

Si les terre-neuviers honfleurais ont croisé plusieurs navires français au cours de leurs campagnes de pêche, ils ont aussi été amenés à rencontrer des navires d’origine étrangère. Ici ce sont douze rapports de mer et neuf journaux de navigation qui mentionnent ces navires. La très grande majorité d’entre-eux sont des navires anglais puisqu’on en retrouve 27 dans les documents. Le Royaume-Uni étant une grande puissance maritime européenne, il n’était pas étonnant de retrouver autant de navires d’origine anglaise sur les mers. De plus, la guerre de Succession d’Espagne explique également la présence de ces navires anglais car les affrontements se faisaient aussi en mer²²⁶. Par ailleurs, on retrouve la mention de dix navires provenant des Provinces-Unies, royaume qui était également impliqué dans la guerre de Succession d’Espagne. Le seul navire qui n’était ni d’origine anglaise ni d’origine hollandaise est une barque venue d’Irlande, rencontrée par le terre-neuvier le *Neptune* le 25 septembre 1701 alors qu’il faisait son retour à Honfleur. L’équipage de cette barque leur a alors donné de l’eau : « laquelle luy avoir fait le plaisir de leur donner de l’eau, au lieu de quoy il luy donna six poignes de morues »²²⁷. Les terre-neuviers honfleurais ont pu avoir ce genre d’interactions également avec des navires anglais. C’est par exemple le cas du terre-neuvier le *Repos de la patrie* le 14 octobre 1700 qui, en effectuant son retour à Honfleur, « fit la rencontre de deux navires de Bristol qui luy avoie vendu quelques vivres »²²⁸. Le rapport de mer ne précise pas le type de vivres que les navires anglais ont pu fournir au terre-neuvier mais il pouvait s’agir de lard, de biscuit, de cidre ou de pois par exemple²²⁹.

Lorsque les navires ne donnaient pas ou n’échangeaient pas de vivres avec les terre-neuviers honfleurais, ils pouvaient parfois simplement échanger avec eux et donner leur destination ou le lieu d’où ils venaient. C’est ce qui arrive notamment au *Neptune*, lors d’une campagne de pêche

²²⁵ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 53

²²⁶ Chapitre 4 : La pêche durant la guerre de Succession d’Espagne, p. 95

²²⁷ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 59-60

²²⁸ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 81-83

²²⁹ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

précédente en 1700. Le 24 avril 1700, alors qu'il arrive sur le Grand banc de Terre-Neuve, ce terre-neuvier fait la rencontre de quatre navires anglais : « sur les 7: du matin veu 4 navires anglois qui alloit à S^t Jean nous avons parlé à l'eun qui nous a dict qu'il y avoit 2 mois qu'il estoit party d'Angleterre »²³⁰. Saint-Jean est une ville qui appartenait aux Anglais et était située sur la côte est de Terre-Neuve.

Cela étant, dans la majorité des cas, lorsque les terre-neuviers honfleurais rencontraient des navires anglais ou hollandais, cela donnait lieu à des attaques ou du moins à des tentatives d'affrontements. Le journal du *Saint-Pierre* relate deux moments où le terre-neuvier manque de se faire attaquer par des navires anglais ou hollandais. Le 13 juillet 1710, alors qu'il faisait le voyage pour se rendre à Terre-Neuve, les marins aperçoivent deux navires : « sur les 5 h nous avons veu 2 navires lesquels onts esté chassé par noltre commandant et deux autres de noltre flotte sans pouvoir les atendre »²³¹. L'origine des navires n'est pas précisée mais il s'agit très probablement d'Anglais ou de Hollandais. Le sept août de la même année, onze jours avant d'arriver à Terre-Neuve, le terre-neuvier rencontre de nouveau un navire mais cette fois-ci c'est lui qui se fait chasser : « du [jeudi] 7^e à midy nous avons veu un navire lequel nous a chassez sous pavillon holandois jusq[u]'à 7 he[ures] du soir q[u]'il nous a quitter par un coup de vent de nord quy est venu tout d'un coup ». Malheureusement, tous les terre-neuviers honfleurais n'ont pas eu la chance d'échapper aux Anglais ou aux Hollandais. C'est ce qui arrive notamment au navire l'*Éternité*, parti de Honfleur le 14 mars 1703 pour faire sa campagne de pêche à Terre-Neuve²³². Alors qu'il se trouvait au large du Cap du Blanc Sablon, le terre-neuvier se fait attaquer et capturer par deux corsaires anglais qui l'amènent ensuite à l'île Guernesey. Les hommes de l'équipage sont alors mis en prison et le terre-neuvier est vendu²³³.

²³⁰ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/323, p. 2-20

²³¹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/326, p. 1-6

²³² AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/307, p. 18-19

²³³ III - Une insécurité grandissante sur les mers : les corsaires, p. 100 (chapitre 4)

Chapitre 3 : Le quotidien des terre-neuvas : un quotidien mouvementé ?

La vie des marins honfleurais à bord des terre-neuvas n'était pas de tout repos. Loin de leur ville d'origine pendant plusieurs mois, les terre-neuvas effectuaient un travail qui pouvait s'avérer épuisant et parfois dans des conditions difficiles.

I – Des conditions de voyage éprouvantes

« Pêcher au large c'était vivre dans la promiscuité renouvelée chaque jour, c'était subir les autres, c'était obéir au maître, au poisson et au vent »²³⁴ : cette citation de Michel Mollat représente plutôt bien les conditions de vie des terre-neuvas à bord des navires morutiers.

1. Une vie à bord difficile

En moyenne, la durée totale des campagnes de pêche morutière des terre-neuvas honfleurais, de 1700 à 1713, était de six mois²³⁵. Hormis l'étape pour se ravitailler en sel, c'était donc, pour les terre-neuvas qui faisaient la pêche errante, vivre six mois constamment en pleine mer, à bord du même navire et avec les mêmes hommes. De plus, pêcher en étant placé dans des sortes de barils au bord du navire devait être particulièrement inconfortable²³⁶. Les terre-neuvas qui faisaient la pêche de la morue sèche devaient certes se rendre à terre pour traiter la morue mais le climat de Terre-Neuve était évidemment aussi rude pour eux que pour les terre-neuvas qui étaient sur les bancs de pêche.

De type océanique, le climat de Terre-Neuve est assez rigoureux avec des températures relativement basses. De nombreuses précipitations ont lieu tout le long de l'année et les vents sont fréquents. Les hivers sont très neigeux et l'île est parfois recouverte de glace d'octobre jusqu'à mai. Dans certains journaux de navigation, les pilotes mentionnent avoir vu de la glace ou de la neige. C'est par exemple le cas du journal de l'*Amityé* dans lequel il est écrit à la date du 30 mars 1700 : « ce matin sur les dix heures nous avons veu deux banq de glace »²³⁷. Le journal de l'*Angélique* évoque également cela en juin 1700 : « du [mardi] 22^e à midy parlé au capitaine Hemaux du Havres et dans ce temps nous estions au millieu de trois grosses glasse bien haute et grosses »²³⁸. De la neige et de la glace pouvaient donc encore être présentes au printemps et même au tout début de l'été mais c'était évidemment en hiver qu'il y en avait le plus. La neige, le froid et le vent rendaient

²³⁴ MOLLAT, *Histoire des pêches...*, p. 221

²³⁵ 3. Le retour à Honfleur, p. 55 (chapitre 2, I)

²³⁶ 2. Les techniques de pêche, p. 59 (chapitre 2, II)

²³⁷ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/323, p. 119-134

²³⁸ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/323, p. 135-143

les opérations de pêche plus difficiles et également plus risquées, ce qui explique pourquoi il était plus rare que les terre-neuvas restent à Terre-Neuve en hiver. On constate par ailleurs qu'aucun terre-neuvier honfleurais entre 1700 et 1713 n'est arrivé sur les bancs ou sur les côtes canadiennes entre novembre et février²³⁹.

Cependant, certains navires morutiers sont arrivés à Terre-Neuve en août, septembre ou octobre, et la pêche durant environ trois mois, les marins ont alors été confrontés à un temps plus rude que s'ils étaient arrivés plus tôt dans l'année. Ce sont ainsi 34 rapports de mer qui mentionnent des tempêtes, du mauvais temps ou des vents contraires. C'est ce qui arrive notamment au navire l'*Espérance* en 1701. Arrivé sur les bancs de Terre-Neuve le 23 mai, le terre-neuvier est surpris un soir par un grand coup de vent qui lui emporta son étal²⁴⁰, une partie de son sel et des barils²⁴¹. En plus de causer des dégâts matériels, des vents contraires ou violents étaient problématiques car ils pouvaient ralentir le navire, lui faire prendre une mauvaise direction mais surtout ils étaient très souvent la cause d'une mauvaise pêche. Ce fut notamment le cas du terre-neuvier le *Don de Dieu* en 1701 : « il auroit par le mauvais temps et coup de vent débanqué plusieurs fois »²⁴². Le terme « débanqué » signifie que le navire a quitté le banc sur lequel il était, ici à cause du mauvais temps et du vent. Dans ces conditions, il était alors difficile de pêcher et c'est pourquoi plusieurs capitaines ont pris la décision de partir de Terre-Neuve, probablement plus tôt qu'ils ne l'auraient pensé. C'est par exemple ce qui s'est passé pour le terre-neuvier l'*Angélique* en novembre 1701 : « par mauvais temps et deffaut de morües il a quitté le[dit] banc avec dix huit milles de morües pour faire son retour »²⁴³. La quantité de poissons pêchés par les terre-neuvas de l'*Angélique* était quelque peu inférieure à la moyenne de l'ensemble des terre-neuvas honfleurais qui était de 22 mille morues²⁴⁴, ce qui prouve que les opérations de pêche ont été plus difficiles pour ce terre-neuvier.

Enfin on peut également citer le *Saint Esprit*, le seul terre-neuvier qui a eu des difficultés à quitter le banc sur lequel il se trouvait car il n'y avait, pour une fois, pas assez de vent : « ayant heureusement pesché environ trente milles de morües jusqu'au dix d'aoust, il ne peut debanquer que le quinze du[dit] mois à cause du calme et deffaut de vent pour faire son retour »²⁴⁵.

²³⁹ 2. Le temps passé à Terre-Neuve, p. 53 (chapitre 2, I)

²⁴⁰ Table sur laquelle on découpe la morue à bord des navires morutiers (Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, <https://www.cnrtl.fr/definition/> [consulté le 12/05/2022])

²⁴¹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 59

²⁴² AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 88

²⁴³ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 90

²⁴⁴ 2. Les techniques de pêche, p. 59 (chapitre 2, II)

²⁴⁵ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 120

2. Une violence présente à bord

Le métier de terre-neuva constituait une activité difficile aussi bien physiquement que moralement. Les conditions climatiques peu favorables, le confinement et la promiscuité à bord du terre-neuvier et la fatigue transformaient alors le navire en un espace conflictuel où des tensions entre les hommes pouvaient rapidement arriver. La consommation d'alcool n'arrangeait pas non plus cette situation puisqu'en effet, il n'était pas rare de trouver à bord des terre-neuviers des barriques d'eau-de-vie ou de vin²⁴⁶. En 1743 il devient même interdit d'embarquer de la boisson forte à bord de ces navires à cause des altercations et des révoltes que l'alcool ne faisait qu'aggraver ou même provoquer²⁴⁷.

La violence et les conflits semblaient être quelque chose de plutôt courant dans la vie sociale et professionnelle des terre-neuvas et on observe par ailleurs assez peu de suites judiciaires après ce genre d'événements²⁴⁸. De même, les rapports de mer ne mentionnent que très rarement la violence et la brutalité qu'il y a pu avoir durant une campagne de pêche : pour Honfleur de 1700 à 1713, seuls sept rapports de mer évoquent des confrontations entre des marins. Cela ne signifie pas qu'il n'y en a pas eu lors des autres voyages vers Terre-Neuve mais probablement que les capitaines n'ont pas jugé utile d'en parler car ces événements devaient être plutôt courants et sans importance vis-à-vis de la pêche. Alain Cabantous évoque même un « silence volontaire des sources »²⁴⁹.

On peut ainsi distinguer plusieurs formes de violence : les menaces, les insultes et les coups, qui pouvaient alors déboucher sur des révoltes et des séditions. Tout cela était souvent dû à des reproches faits à un matelot ou au capitaine, ou bien à un refus d'obéir au capitaine de la part d'un ou de plusieurs membres de son équipage. Les conditions de vie sur les terre-neuviers étant difficiles, ces formes de désobéissance ou de reproches, dont la gravité était plus ou moins réelle, pouvaient très rapidement prendre des dimensions disproportionnées²⁵⁰. Les causes de ces altercations étaient souvent similaires et concernaient majoritairement la nourriture, le refus d'effectuer son travail et l'état matériel du navire. Le manque de vivres, la réduction des rations habituelles ou bien encore garder de la nourriture pour soi pouvaient vite être une source de conflit. C'est ce qui arrive en 1701 au capitaine du *Genêt*, François Barbel, qui est accusé par plusieurs des hommes de son équipage d'avoir mis de la nourriture dans sa chambre : « le nommé Coudrey son contremaître luy avoit reproché conjointent avec Jacques Bornon charpentier et le[dit] Lequesne d'avoir dans sa chambre trois pars de beurre et neuf jambons appartenant à l'esquipage en le

²⁴⁶ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

²⁴⁷ LA MORANDIÈRE, *ibid.*

²⁴⁸ ZYSBERG, « La vie quotidienne...

²⁴⁹ CABANTOUS, *Dix mille...*, p. 406

²⁵⁰ CABANTOUS, *ibid.*

traissant de fripon, de bougre de chien et autres injures callomnieuses jusques à le voulloir frapper et le menasser de le jetter à la mer »²⁵¹. Cet exemple-ci montre que même le contremaître du navire, qui était alors le second du capitaine, n'a pas hésité pas à remettre son autorité en question et à s'en prendre à lui s'il le jugeait nécessaire. Le refus d'exécuter une tâche ou bien même de refuser totalement de travailler amenaient aussi évidemment des affrontements au sein de l'équipage. Le but d'une campagne de pêche à Terre-Neuve était de pêcher le plus de morues possible et il était donc contraignant si l'un des marins décidait de ne pas travailler, d'autant plus si il avait une fonction bien précise à bord du navire, comme pour le charpentier ou le pilote par exemple. Au cours de la campagne de pêche du terre-neuvier la *Bénédiction* en 1699 et 1700, un homme de son équipage, Jean Lebel, décide de ne pas remplir sa fonction d'estesteur, sans qu'on sache pourquoi : « le no[mm]é Jean Lebel pour faire la fonction d'estesteur et qu'il l'aye persuadé de s'en acquitter comme il faut tant pendant sa pesche son contremaistre a esté obligé de faire la ditte fonction d'estesteur, le[dit] Lebel n'y entendant rien ce qui avoit porté le[dit] parlant de luy donner de temps en temps quelque coups dans la collère et la réflexion qu'il faisoit de l'avoir engagé pour estesteur »²⁵².

Enfin, les avaries étaient également un sujet de tensions entre le capitaine et les membres de l'équipage. En effet, il est arrivé à plusieurs reprises qu'en cas de dégâts matériels survenus sur le navire, certains marins souhaitaient s'arrêter dans un port et y rester le temps de réparer le terre-neuvier, contrairement au capitaine qui préférait continuer le voyage malgré les avaries, probablement pour ne pas perdre de temps. Ce genre de situations conduisait même quelques fois à une mutinerie de la part de l'équipage. Une mutinerie peut être définie comme « toute rupture avec l'ordre établi de la navigation. Individuelle ou communautaire, verbale ou physique, brève ou interminable, la mutinerie représente bien cette remise en cause, souvent imprévisible, redoutée mais significative, de l'état des rapports sociaux »²⁵³. Si les soulèvements à l'encontre du capitaine du navire étaient plutôt rares²⁵⁴, il n'en reste pas moins qu'en 1743 une ordonnance royale rapporte que des mutineries ont apparemment souvent lieu sur les navires de pêche morutière²⁵⁵. Le procès de l'*Espérance* nous donne un bon exemple d'une mutinerie ayant eu lieu sur un terre-neuvier honfleurais²⁵⁶. Le capitaine Guillaume Bougourd et son équipage partent de Honfleur en 1712 afin de se rendre à Terre-Neuve pour effectuer leur campagne de pêche morutière. Le terre-neuvier

²⁵¹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 56

²⁵² AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 3

²⁵³ CABANTOUS, *Dix mille...*, p. 398

²⁵⁴ MOLLAT, *Histoire des pêches...*

²⁵⁵ CABANTOUS Alain, *La vergue et les fers : mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France, XVII^e-XVIII^e siècle*, Paris, Tallandier, 1984, p. 17

²⁵⁶ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/617

s'arrête une première fois à Auray afin de se ravitailler en vivres mais également à cause de la présence d'une voie d'eau sur la coque du navire. L'*Espérance* reste alors six semaines à Auray afin d'être réparée. Une fois reparti, le navire doit s'arrêter une nouvelle fois, cette fois-ci à Belle-Île, à cause de vents violents. Après cette escale, les terre-neuvas quittent Belle-Île mais, peu de temps après, la même voie d'eau réapparaît, ce qui inquiète alors l'équipage hormis le capitaine Guillaume Bougourd qui décide de continuer le voyage. Les hommes de son équipage n'étant pas d'accord avec lui, une sédition a lieu : plus de la moitié des hommes prennent le contrôle du terre-neuvier et le conduisent alors à Brest. Une dizaine de charpentiers sont alors requis pour réparer la coque du navire, ce qui prouve la gravité de cette voie d'eau et explique pourquoi les hommes de l'équipage de l'*Espérance* ont jugé nécessaire de se rebeller face à leur capitaine.

Un autre cas de mutinerie a lieu sur un terre-neuvier de Honfleur durant la période 1700-1713. Cela concerne le navire nommé la *Catherine*, commandé par le capitaine Guillaume Fortin, qui effectue sa campagne de pêche au cours de l'année 1713. Après avoir été chercher du sel à Seudre, le terre-neuvier reprend son voyage le 24 juillet mais le cinq août une sédition a lieu à bord du navire : « sur les quatre heures après midy il fut forcé par son esquipage de relacher au port de Brest où il arriva le dix du mesme mois à des raisons que prétendent avoir son esquipage pour le faire »²⁵⁷. Le rapport de mer de ce terre-neuvier ne précise pas pourquoi les hommes de l'équipage ont décidé de prendre le contrôle du navire pour l'amener à Brest. On peut supposer que comme pour l'*Espérance*, une voie d'eau ou une autre avarie ait pu être source de conflit entre le capitaine et son équipage. Il est possible également que le capitaine ait fait subir de mauvais traitements à certains de ses hommes ou bien encore que ces derniers aient jugé qu'il n'y avait pas assez de vivres pour continuer le voyage.

3. Les maladies et décès survenus au cours du voyage

En plus des vents violents, du froid, des tensions au sein de l'équipage, des mutineries qui pouvaient éclater et de la pénibilité du travail, les terre-neuvas devaient aussi faire face à d'autres aléas : les accidents, les maladies et les décès.

Être marin n'était pas sans risque et la mort faisait partie intégrante de la réalité quotidienne et professionnelle de ces hommes à l'époque moderne²⁵⁸. Au XVIII^e siècle, les décès en mer ont même tendance à augmenter à cause des différents conflits qui ont eu lieu durant cette période : les

²⁵⁷ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/308, p. 37-38

²⁵⁸ CABANTOUS Alain, « Le corps introuvable. Mort et culture maritime (XVI^e-XIX^e siècles) », *Histoire, économie et société*, 1990, n°3, p. 321-336

combats et la captivité pouvaient alors être fatals aux hommes²⁵⁹. Si la mort pouvait toucher tous les marins, certaines activités maritimes étaient tout de même plus risquées. Alain Cabantous, dans son article « Le corps introuvable. Mort et culture maritime (XVI^e-XIX^e siècles) », évoque un document français qui renseigne pour l'ensemble du royaume, de 1725 à 1734, le pourcentage de décès au sein des équipages de différentes activités maritimes²⁶⁰. Il en ressort que le nombre s'élève à 1,5 % pour la pêche morutière, contre 4,2 % pour la navigation vers les Amériques, 9,7 % pour les Indes orientales et 14,1 % pour le commerce triangulaire. Malgré son lot de contraintes et de difficultés, la pêche morutière apparaît comme moins dangereuse que les autres activités maritimes qui devaient probablement s'effectuer dans de moins bonnes conditions, peut-être avec un risque aussi plus élevé de se faire attaquer par d'autres navires. Les navires du commerce triangulaire semblent également avoir été plus victimes de naufrages que les navires effectuant d'autres navigations puisque par exemple, pour la période 1700-1732, 15,6 % des navires nantais qui faisaient le commerce triangulaire ont été touchés par des naufrages²⁶¹.

Les rapports de mer honfleurais de 1700 à 1713 répertorient quatorze décès de terre-neuvas, dont onze sont décédés après avoir été malades. En effet, le vent, le froid, l'humidité et une mauvaise hygiène étaient propices au développement de maladies. Parmi les maladies et invalidités les plus courantes sur les terre-neuviens il y avait les rhumatismes, les hernies, l'asthme, les pertes d'une main ou d'une jambe, l'épilepsie et les troubles rénaux²⁶². Le scorbut ne semble pas faire partie des maladies ayant touché les terre-neuvas, probablement car ces derniers pouvaient assez facilement se ravitailler en aliments frais et diversifiés²⁶³. Concernant les onze terre-neuvas honfleurais décédés suite à une maladie, on ne sait que pour trois d'entre-eux ce qui a été précisément la cause de leur mort. Sur le terre-neuvier le *Neptune* en 1700, c'est une « fièvre chaude » qui provoque la mort d'un des marins au moment de la pêche²⁶⁴. Le trois novembre 1700, c'est le pilote de l'équipage du *Saint-André* qui décède au cours de la campagne de pêche : « le nommé Jean L'Herondel son pilote ayant esté pris de mal le trois de novembre sur les onze heures du matin mourut sur les deux heures après midy du[dit] jour d'une parilisis et apoplexie »²⁶⁵. L'apoplexie signifie l'« arrêt subit plus ou moins complet de toutes les fonctions cérébrales provoquant la perte de la connaissance, la paralysie totale ou partielle sans suspension de la respiration et de la circulation du sang »²⁶⁶, ce qui explique probablement la soudaineté et la rapidité

²⁵⁹ CABANTOUS, *ibid.*

²⁶⁰ CABANTOUS, *ibid.*

²⁶¹ CABANTOUS, *ibid.*

²⁶² LITALIEN, « Granville...

²⁶³ LITALIEN, *ibid.*

²⁶⁴ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 55

²⁶⁵ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 17

²⁶⁶ Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, <https://www.cnrtl.fr/definition/> [consulté le 15/05/2022]

du décès de Jean L'Herondel. En 1701, Jean Pestel, qui n'était autre que le capitaine du terre-neuvier *Notre Dame de Grâce*, décède à bord du navire qu'il commandait. Si il est écrit à la première ligne du rapport de mer que Pierre Bougourd était le capitaine, on apprend en effet quelques lignes plus bas qu'initialement il s'agissait du pilote du navire : « en la qualité de pilote sous la conduite de Jean Pestel de ce[dit] lieu cap[itai]ne et conducteur du[dit] navire estant pour cet effet allé prendre le sel nécessaire à S[aint] Martin de Ré où il arriva le six^e de juin, qu'en route le[dit] Pestel seroit mort le trente du[dit] mois de may de la petite vérolle après en avoir esté huit jours mallade »²⁶⁷. Ce cas de figure est intéressant car il nous montre quel homme après le capitaine était le plus important et était également le plus apte à commander le navire et les hommes de l'équipage. De plus, aucun membre de l'équipage du *Notre Dame de Grâce* ne semble contester que Pierre Bougourd prenne le commandement du navire puisqu'il n'y a aucune révolte ou mutinerie après que Jean Pestel fut décédé de la « petite vérole ». La petite vérole, une maladie très courante au XVIII^e siècle en France et qu'on appelle aujourd'hui la variole, se caractérise par une peau couverte de pustules et de fortes fièvres²⁶⁸. La variole étant très contagieuse, il est étonnant qu'aucun autre membre de l'équipage du terre-neuvier n'ait été contaminé.

Concernant les autres rapports de mer, on ne connaît donc pas la nature des maladies qui ont provoqué le décès des marins et il était souvent uniquement écrit que le terre-neuva en question avait été malade, sans donner plus de descriptions de son état physique. C'est notamment le cas de Guillaume Verger, du terre-neuvier la *Colonne*, mais contrairement aux autres marins Guillaume Verger n'est pas décédé à bord du navire mais dans une auberge au lieu où le navire s'est rendu pour se ravitailler en sel : « estant pour cet effet allé prendre le sel nécessaire pour la pesche à Seudre où estant arrivé le 9^e du[dit] mois, il avoir mis à terre le no[mm]é Guill[aume] Verger demeuré mallade duquel le commissaire avoit fut mestre dans une auberge dans laquelle il avoit décédé quelques jours après »²⁶⁹. Quand les maladies ne tuaient pas les terre-neuvas, elles pouvaient fortement les affaiblir et les faire souffrir au point que ces derniers ne pouvaient plus travailler ou se déplacer. C'est ce qui est arrivé au capitaine du *Marye Margueritte*, Jullian Halley, qui est atteint de la goutte. Ne pouvant se déplacer, le rapport de mer est rédigé chez lui en décembre 1700 : « il nouroit peu se transporter à nostre greffe pour y faire son raport, nous nous sommes transportez chez luy acompagné de nostre greffe pour recevoir le[dit] raport »²⁷⁰. Les troubles articulaires et osseux étaient effectivement assez courants chez les marins²⁷¹.

²⁶⁷ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 85-86

²⁶⁸ LACHIVER Marcel, *Les années de misère, La famine au temps du Grand Roi*, Paris, Fayard, 1991

²⁶⁹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 2

²⁷⁰ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 90-91

²⁷¹ LITALIEN, « Granville...

Parmi les quatorze marins décédés retrouvés dans les rapports de mer honfleurais, onze ont ainsi succombé à une maladie. Les trois autres sont quant à eux morts par noyade. En effet, une erreur d'inattention, un coup de vent violent, une vague ou un état d'ébriété pouvaient assez vite faire chuter un homme par dessus bord et provoquer un accident malheureux. Par ailleurs les mousses, souvent très jeunes, moins expérimentés et connaissant évidemment moins bien l'environnement de la pêche morutière que les autres hommes de l'équipage, étaient parmi ceux qui étaient les plus touchés par ce genre d'accident et par la mortalité en général au sein du monde maritime²⁷². Ce fut par exemple le cas de Jean-Baptiste Letellier, garçon de l'équipage du terre-neuvier l'*Éternité*, tombé à la mer durant la traversée en 1700 et qui meurt noyé sans que personne ne puisse lui venir en aide : « le nommé Jean Baptiste Letellier garçon du[dit] navire ayant tombé à la mer le 25^e du[dit] mois de mars fut noyé sans luy pouvoir donner secours »²⁷³.

Malgré les conditions de vie et les risques encourus, il semble malgré tout qu'il n'y ait jamais eu de problèmes à recruter des hommes pour les campagne de pêche morutière. En effet, selon Raymonde Litalien, l'activité de terre-neuva était même préférable, que ce soit en terme de condition que de rémunération, à celle de paysan²⁷⁴.

²⁷² CABANTOUS, « Le corps...

²⁷³ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 41

²⁷⁴ LITALIEN, « Granville...

II – Des changements au sein de l'équipage

Si l'équipage d'un terre-neuvier est formé à Honfleur, il peut être amené à évoluer et à changer au cours du voyage pour différentes raisons, notamment à cause des décès survenus, des marins tombés malades ou ayant été victimes d'un accident ou bien encore pour une autre raison : les désertions.

1. Les désertions

Tout le long de l'Ancien Régime, pour tous les types de navigation, que ce soit du commerce ou de la course, les cas de désertion étaient fréquents²⁷⁵. La pêche morutière n'était pas non plus épargnée par les marins déserteurs. La désertion apparaissait alors comme une solution pour fuir l'environnement particulier que représentaient les terre-neuviers et mettre ainsi fin à un voyage et à un travail que ces hommes ne voyaient plus l'intérêt de poursuivre. Plusieurs raisons pouvaient pousser les marins à prendre la décision de désertir un navire, notamment les conditions de vie difficiles et les mauvais traitements subis²⁷⁶. Les navires morutiers n'étaient en effet pas réputés pour offrir les meilleures conditions de vie : le froid, le vent, l'humidité et vivre en promiscuité avec les mêmes hommes pendant plusieurs mois ne rendaient pas le voyage particulièrement confortable et agréable²⁷⁷. La brutalité et la violence à bord des navires ne faisaient que contribuer à rendre cet environnement encore plus hostile. Des menaces, des insultes et des coups subis par un marin, que ce soit par le capitaine ou par un autre membre de l'équipage, pouvaient être des raisons suffisantes pour un homme de désertir le navire. Alain Cabantous évoque également une autre cause de la désertion des marins qui serait la nostalgie de leur ville d'origine et de leur environnement social²⁷⁸. Il s'agit probablement d'une cause moins courante que les autres mais on peut tout à fait supposer que certains terre-neuvas aient décidé de désertir afin de retrouver leur lieu d'habitat et leur famille plus rapidement.

A Honfleur de 1700 à 1713, neuf cas de désertions ont été retrouvés dans les rapports de mer : sept sont des désertions commises par un seul homme, une est commise par deux hommes en même temps et une autre par trois hommes, ce qui représente douze terre-neuvas déserteurs pour toute la période. On connaît pour chacun des cas le lieu où les hommes ont déserté.

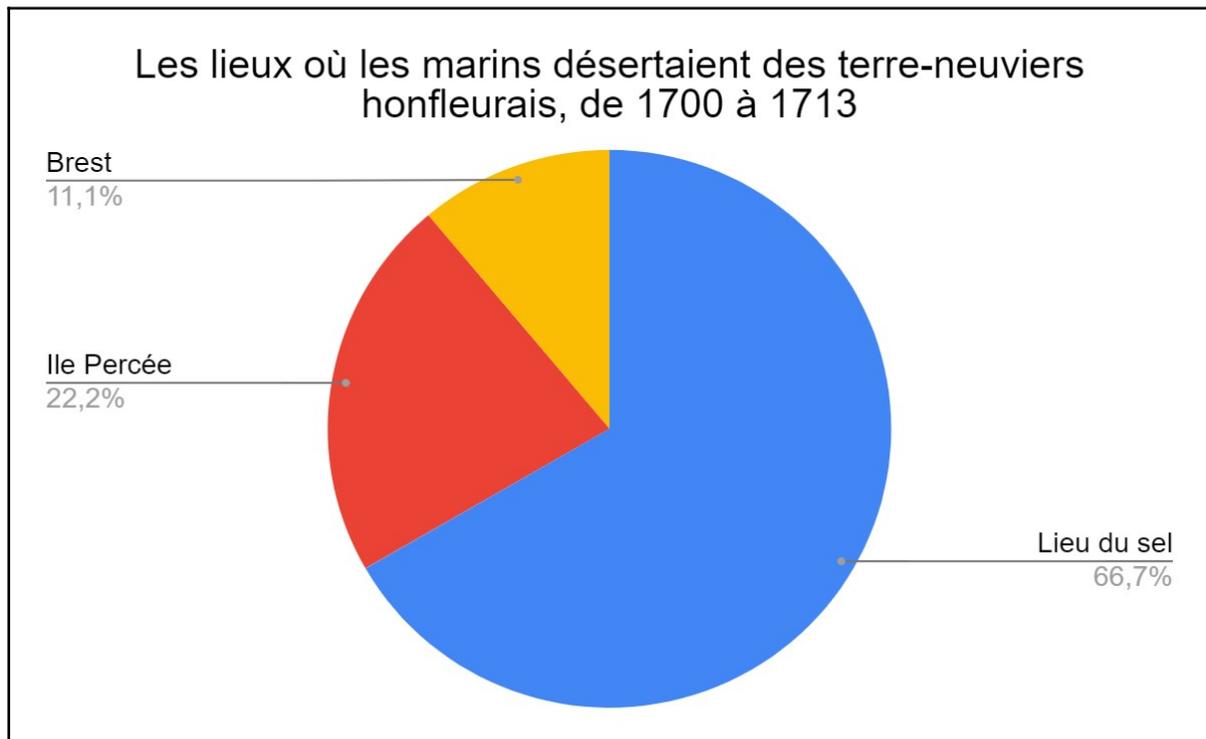
²⁷⁵ CABANTOUS, *Dix mille...*

²⁷⁶ CABANTOUS, *ibid.*

²⁷⁷ 1. Une vie à bord difficile, p. 72 (chapitre 3, I)

²⁷⁸ CABANTOUS, *La vergue...*

Diagramme 4 : Les lieux où les marins désertaient des terre-neuviers honfleurais, de 1700 à 1713



Dans la majorité des cas, la désertion s'effectuait au lieu où le terre-neuvier s'arrêtait pour se ravitailler en sel. En effet, ce moment représentait souvent la dernière escale avant de partir pour Terre-Neuve et donc la dernière possibilité pour les hommes de désertir avant de quitter la France. Parmi ces déserteurs il y a un marin nommé Le Charpentier qui déserta le terre-neuvier l'*Ange Gabriel* alors qu'il se trouvait à Loix en mai 1700 : « étant pour cet effet allé prendre le sel nécessaire à Loix où il arriva le vingt deux du mesme mois auquel lieu le nommé Le Charpentier de la pa[roi]sse de Crémanville un de ses matelots déserta six jours après »²⁷⁹. Chose plus étonnante, il y a eu deux cas de désertion à Terre-Neuve, plus précisément à l'île Percée au cours de l'année 1700. Ces désertions-là se sont produites lors des campagnes de pêche du *Repos de la patrie*²⁸⁰ et du *Lyon*²⁸¹. Pour le *Repos de la patrie*, cela concerne deux frères, Guillaume et Jean Heudier, et pour le *Lyon* d'un marin nommé Robert Goupil. Dans les deux cas, les raisons de leur désertion ne sont pas connues et on ne sait pas non plus où ces hommes sont partis après avoir quitté les terre-neuviers. Il est possible qu'ils aient trouvé un navire français à proximité qui a accepté de les ramener en France. Il serait en effet étonnant que ces hommes aient pris la décision de désertir sans avoir de possibilité de retourner en France. Enfin, pour la désertion ayant eu lieu à Brest, il s'agit du

²⁷⁹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 95-96

²⁸⁰ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 81-83

²⁸¹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 86

terre-neuvier la *Catherine*²⁸² que nous avons étudié au début de ce chapitre lorsque nous avons évoqué les révoltes au sein des équipages des terre-neuviers²⁸³. Après avoir pris le contrôle du navire suite à une mutinerie, les hommes de l'équipage conduisent le terre-neuvier à Brest le 10 août 1713, sans que le rapport de mer ne précise pourquoi ils ont fait cela. Une fois arrivé à Brest, le capitaine, Guillaume Fortin, les poursuit en justice pour les obligé à ré-embarquer : « les poursuivy en justice pour les faire condamner et se rembarquer suivant les procès verbaux qui furent dressez devant monsieur le lieutenant de l'amirauté les quatorze dix huit et dix neuf du mesme mois et se tint contre son dit esquipage sentence en ce[dite] amirauté de Brest le vingt deux du[dit] mois d'aoust qu'il les condamne à par coups de s'en rembarquer »²⁸⁴. Très probablement non contents de ce jugement, trois hommes de l'équipage désertent alors à Brest : « estant prest de remettre à la mer pour continuer son voyage sur le bancq le vingt sept et vingt huit du[dit] mois d'aoust les nommés Pineau son second pilote, Renée Blanche charpentier et le nommé Cottin mousse dezerteront du bord du navire »²⁸⁵.

Hormis les hommes du navire la *Catherine*, on ne sait donc pas ce qui a poussé précisément ces marins à désertir. De même, on en sait très peu sur la fonction de ces hommes à bord des terre-neuviers : à part les marins de la *Catherine* et le nommé Le Charpentier du navire l'*Ange Gabriel* qui était matelot, on ne connaît que la fonction d'un autre déserteur, Guillaume Lelièvre, qui était mousse à bord de l'*Éternité* : « Guillaume Lelièvre mousse de son équipage dézerta »²⁸⁶. D'après les travaux faits à ce sujet, les mousses étaient parmi ceux qui désertaient le plus. En effet, la vie à bord était souvent plus dure pour les mousses. En période d'apprentissage, ils étaient souvent cantonnés à des tâches peu valorisantes comme cuisiner ou balayer le pont²⁸⁷. De plus, les mousses subissaient davantage de mauvais traitements et notamment de punitions corporelles de la part des hommes de l'équipage : cela faisait partie intégrante de leur éducation et de leur apprentissage maritimes²⁸⁸. Il n'est donc pas étonnant que les mousses comptaient parmi ceux qui désertaient le plus.

Enfin, on peut également citer le procès de l'*Espérance*. Tout comme pour le terre-neuvier la *Catherine*, une partie des membres de l'équipage prennent le contrôle du navire et l'amènent aussi à Brest, jugeant que le voyage ne peut continuer à cause d'une voie d'eau²⁸⁹. Une fois arrivé à Brest, le terre-neuvier est remis en état mais plusieurs hommes de l'équipage, huit au total, désertent tout

²⁸² AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/308, p. 37-38

²⁸³ 2. Une violence présente à bord, p. 74 (chapitre 3, I)

²⁸⁴ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/308, p. 37-38

²⁸⁵ AD 14, *ibid.*

²⁸⁶ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/307, p. 18-19

²⁸⁷ CABANTOUS, « Apprendre la mer...

²⁸⁸ CABANTOUS, *ibid.*

²⁸⁹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/617

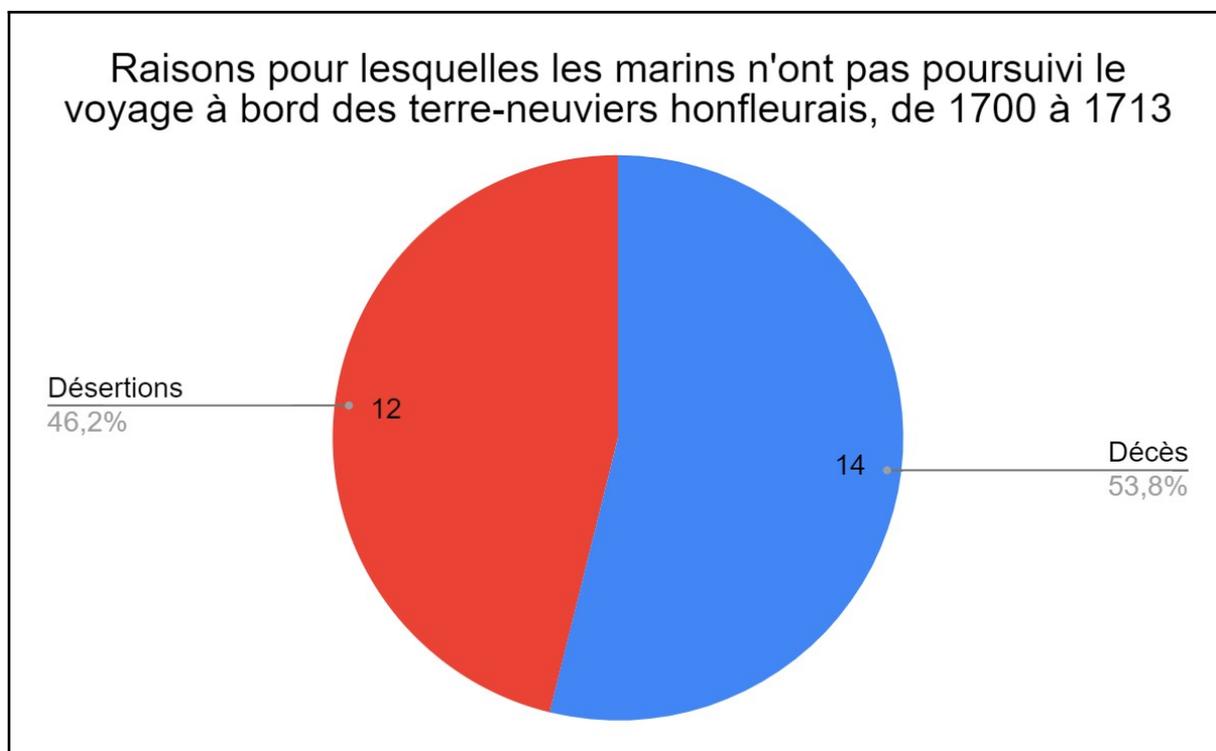
de même. C'est la raison pour laquelle le capitaine de l'*Espérance*, Guillaume Bougourd, les poursuit en justice.

2. Des hommes engagés au cours du voyage

Une désertion était donc synonyme d'un homme en moins au sein de l'équipage et il en était de même pour les décès, les maladies et les accidents qui empêchaient les hommes d'effectuer leur travail et de continuer le voyage. Si les terre-neuvas étaient relativement polyvalents, le but d'une campagne de pêche morutière était de pêcher et de ramener le plus de poissons possibles et lorsqu'un homme venait à manquer, cela pouvait être contraignant de ce point de vue là. Cela était encore plus problématique quand la fonction était difficile à remplacer car elle demandait des compétences précises comme pour le pilote ou le charpentier.

En regroupant les marins décédés et ceux ayant déserté au sein des équipages des terre-neuviens honfleurais de 1700 à 1713, on obtient un total de 26 hommes (14 sont décédés, 12 ont déserté).

Diagramme 5 : Raisons pour lesquelles les marins n'ont pas poursuivi le voyage à bord des terre-neuviens honfleurais, de 1700 à 1713



Au sein des rapports de mer honfleurais de 1700 à 1713, on ne retrouve la mention que de 11 hommes ayant été embarqués après que le terre-neuvier fut parti de Honfleur. Parmi ces marins, huit remplacent des terre-neuvas décédés ou qui ont déserté, ce qui est loin de remplacer les 26 terre-neuvas dont le travail a été interrompu par leur décès ou leur désertion. Les rapports de mer ne précisent pas pourquoi le capitaine décide d'embarquer ou de ne pas embarquer un nouvel homme suite à la perte d'un membre de son équipage mais on peut cependant émettre plusieurs hypothèses. Tout d'abord, cela devait probablement représenter un coût supplémentaire : si les congés de navigation et les rapports de mer ne semblent pas donner d'information sur la somme d'argent qui était donnée aux marins, il est évident que ces derniers étaient payés. Dans certains cas, il pouvait être également compliqué d'embarquer un nouveau marin selon où se situait le terre-neuvier : une fois parti de France, il était quasiment impossible d'embarquer une nouvelle personne, mis à part pour les terre-neuviens qui pratiquaient la pêche errante pour laquelle les hommes se rendaient à terre. Mais même dans ce cas de figure, il paraît difficile de recruter un marin. Enfin, dans la majorité des cas, lorsqu'un marin venait à mourir ou à désertir, il était généralement le seul de son équipage dans cette situation et il s'agissait souvent d'un matelot : la fonction de matelot ne nécessitait pas de compétences particulières et il était par conséquent plus simple qu'un autre homme déjà présent dans l'équipage fasse ce travail. De plus, les matelots étaient toujours plusieurs au sein de l'équipage et si la perte d'un homme était toujours regrettable, cela ne compromettait pas pour autant la campagne de pêche²⁹⁰. Cependant, il pouvait arriver aussi que des marins avec des fonctions plus importantes ne soient pas remplacés, comme ce fut le cas du pilote Jean L'Herondel, qui décède à bord du *Saint-André* en novembre 1700²⁹¹. Cela supposait donc que le capitaine ou un autre homme était capable de prendre en charge la navigation du terre-neuvier.

Parmi les huit marins embarqués au cours de la campagne de pêche d'un terre-neuvier honfleurais suite à la perte d'un homme de l'équipage, sept étaient recrutés à cause d'une désertion. C'est par exemple le cas du matelot Jean Pior, embarqué à Saint-Martin en juillet 1701 à bord du *Saint-André* afin de remplacer Pierre Queteville : « Jean Pior pour matelot au lieu et place du[dit] Queteville »²⁹². Pierre Queteville ne s'est en effet pas présenté à Honfleur au moment où le terre-neuvier est parti : « il estoit party de ce port et havre le quatorze du[dit] mois sans le nommé Pierre Queteville de Caen qui ne se présenta »²⁹³. Hormis pour ce dernier exemple, les autres marins étaient embarqués à l'endroit où la désertion avait eu lieu, comme par exemple à Brest en août 1713

²⁹⁰ 2. La composition de l'équipage, p. 31 (chapitre 1, II)

²⁹¹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 17

²⁹² AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 89

²⁹³ AD 14, *ibid.*

lorsque trois hommes désertent du terre-neuvier la *Catherine* : « ce qui oblige le[dit] Fortin de prendre au[dit] lieu de Brest un pillote nommé Nicolas Launes un charpentier nommé François Bieurin un garçon nommé Jean Leclair »²⁹⁴.

Concernant l'autre cas du marin embarqué au cours du voyage et qui ne concerne pas une désertion, il s'agit d'un échange de marins qui a lieu en 1700 au moment où le terre-neuvier nommé la *Bonne Pensée* faisait sa pêche : « un navire [...] de Québec ayant fait sa pesche pour la Martinique vint à son bord le cap[itai]ne duquel le pria de luy donner un de ses matelots pour luy servir de pilote prière le parlant accepta et luy donna le nommé Charles Le Sellier de ce lieu qui entra dans le[dit] navire de son bon gré, au lieu et place duquel le cap[itai]ne [...] luy donna le nommé Coudray aussy de ce lieu qui naviguoit avec luy »²⁹⁵. D'après le journal de navigation de la *Bonne Pensée* et la signature du pilote à la fin du document, le pilote du terre-neuvier était P. Bouyé, ce qui signifie que Charles Le Sellier était probablement le second pilote²⁹⁶.

Sur les 11 hommes embarqués au cours de la campagne de pêche, sept ont ainsi été recrutés pour remplacer un marin ayant déserté et un en échange d'un autre marin. Pour ce qui est des trois marins restants, ils ne semblent pas être embarqués pour remplacer des déserteurs. Deux d'entre eux étaient des chirurgiens : l'un est embarqué à La Rochelle en juin 1700 à bord du *Fortune*²⁹⁷ et l'autre à Saint-Martin en juillet 1701 à bord du *Saint André*²⁹⁸. Faute d'avoir trouvé un chirurgien à Honfleur, les capitaines de ces terre-neuviers n'ont très probablement eu d'autre choix que d'en recruter un à l'endroit où il sont allés se ravitailler en sel. Dans la seconde moitié du XVII^e siècle, les chirurgiens formaient un groupe moins prestigieux et moins reconnu que les médecins au sein du royaume de France mais ils étaient cependant plus nombreux, que ce soit dans les villes ou dans les campagnes²⁹⁹. Pour autant, ces deux exemples-ci nous montrent qu'il n'était peut-être pas toujours évident de trouver un chirurgien, ou du moins de trouver un chirurgien qui acceptait de vivre à bord d'un terre-neuvier pendant plusieurs mois.

Enfin, il y a aussi un matelot, Jacques Leblanc, qui est embarqué à bord du terre-neuvier la *Blondelle* en juin 1701 aux abords de la Seudre, sans qu'il ne soit précisé si un homme a déserté juste avant : « pour cet effet est allé prendre le sel nécessaire à Seudre où estant arrivé le vingt huit du[dit] mois il y avoir chargé cent vingt muis de sel et en seroit party le trois de juin après avoir

²⁹⁴ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/308, p. 37-38

²⁹⁵ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 78

²⁹⁶ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/323, p. 156-170

²⁹⁷ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 9-10

²⁹⁸ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 89

²⁹⁹ LESSARD, *Au temps...*

engagé Jacques Leblanc ma[te]lot de ce lieu »³⁰⁰. Il est peut-être possible que le capitaine, durant la première partie du voyage pour aller chercher le sel, se soit rendu compte qu'il était préférable d'embarquer un homme supplémentaire au sein de son équipage.

³⁰⁰ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 79

III – Des imprévus au cours du voyage

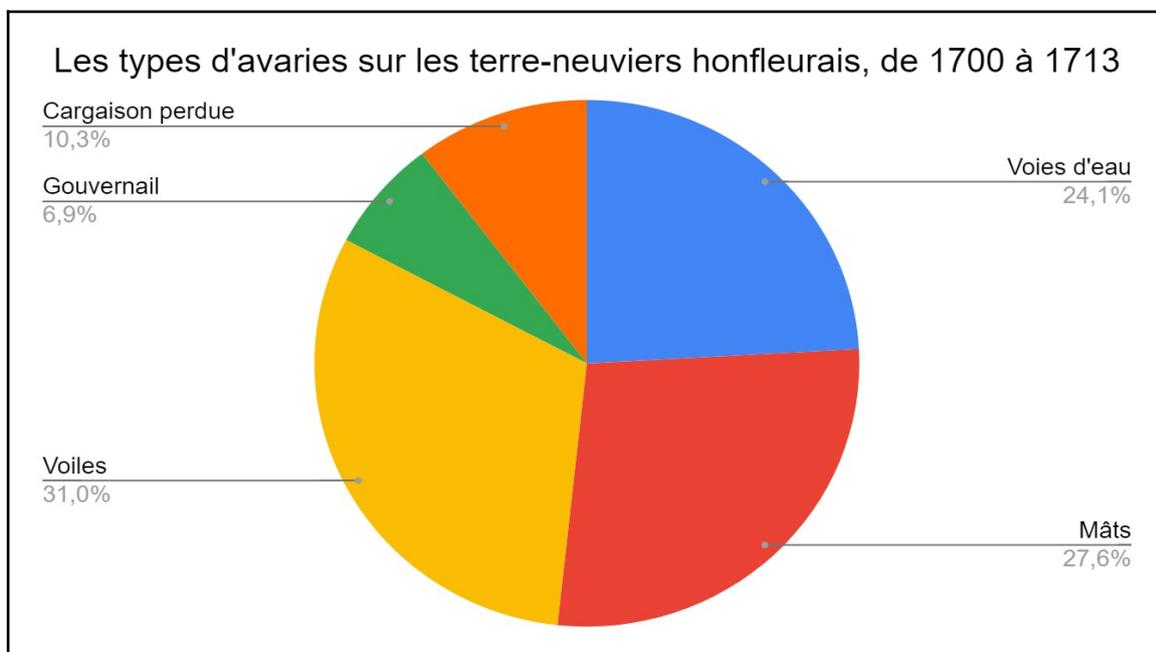
Les conditions de voyage et de vie lors d'une campagne de pêche morutière étaient ainsi plutôt difficiles. Le temps, les altercations entre les marins, les mauvais traitements subis par certains, les accidents, les maladies et les décès contribuaient à rendre le voyage éprouvant. D'autres complications pouvaient également avoir lieu.

1. Les avaries

Une avarie peut se définir avec la définition suivante : « dommage, perte ou dépense extraordinaire survenant au cours d'une expédition maritime et touchant le navire ou la cargaison »³⁰¹. Dans le cadre de la pêche morutière, il s'agit de toutes les dégradations qui ont pu toucher les terre-neuviers au cours de leur voyage. Cela peut tout aussi bien concerner la coque du navire, les mâts ou encore le gouvernail. Les avaries pouvaient être dues à une mauvaise manœuvre de la part du pilote mais également aux intempéries qui étaient très courantes lors de campagnes de pêche à Terre-Neuve^{302 303}.

Les avaries se retrouvent dans les rapports de mer qui constituent la source de premier choix pour étudier ces dégâts matériels. A Honfleur de 1700 à 1713, 29 avaries sont mentionnées dans 25 rapports de mer différents.

Diagramme 6 : Les types d'avaries sur les terre-neuviers honfleurais, de 1700 à 1713



³⁰¹ Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, <https://www.cnrtl.fr/definition/> [consulté le 19/05/2022]

³⁰² ZYSBERG André, « La vie quotidienne en mer d'après les rapports du siège d'amirauté de Honfleur », *Revue d'histoire maritime*, 2014, n°19, p. 119-137

³⁰³ 1. Une vie à bord difficile, p. 72 (chapitre 3, I)

Parmi ces 29 avaries, neuf concernent les voiles, huit les mâts, sept des voies d'eau, trois une partie de la cargaison qui a été perdue et deux le gouvernail. Les problèmes liés aux mâts et aux voiles sont dans la majorité des cas dus à des vents violents, ce qui n'est pas étonnant quand on sait que 34 rapports de mer de Honfleur évoquent la présence de tempête durant les campagnes de pêche morutière³⁰⁴. C'est ce qui arrive par exemple à deux reprises au terre-neuvier le *Don de Dieu* au cours de sa campagne de pêche de 1700, notamment au retour : « il auroit encore perdu par le mauvais temps un petit mast de hunne »³⁰⁵. Le mât de hune est le mât situé au-dessus de la hune, une sorte de petite plate-forme située dans les mâts d'un navire³⁰⁶. La perte ou la dégradation d'un mât ou d'une voile pouvait aussi venir de sa qualité, comme ce fut le cas d'un mât du navire l'*Angélique* en 1700 : « son mast de misesme ayant cassé par leur mauvaise qualité »³⁰⁷. Le mât de misaine désigne quant à lui la voile située à l'avant du navire³⁰⁸. Les voies d'eau étaient aussi un problème que les terre-neuvas rencontraient assez souvent durant leur voyage. C'est ce qui est arrivé notamment au terre-neuvier l'*Ange Gabriel* qui perdit beaucoup d'eau durant la traversée pour aller à Terre-Neuve en 1700. Le capitaine, Jean Heuzey, évoque la possibilité que cette voie d'eau soit la faute du mauvais travail des charpentiers : « ne pouvant scavoir précisément par quelle faute s'y se n'est par le mauvais travail des charpentiers »³⁰⁹. Les gouvernails pouvaient aussi être endommagés, comme celui par exemple du terre-neuvier le *Yacq* en avril 1700 lorsqu'il est arrivé dans la Seudre pour aller se ravitailler en sel : « qu'estant mouillé dans la rivière du[dit] lieu le dimanche son gouvernail fut romput par le mauvais temps »³¹⁰. Enfin, les terre-neuvas perdaient parfois aussi certains de leurs outils ou une partie de leur cargaison, principalement à cause du vent. La *Bonne Pensée* perd par exemple « un grapin et un ancre de chaloupe » durant sa pêche à l'île Percée³¹¹.

Si les avaries n'empêchaient que très rarement de continuer le voyage, elles s'avéraient tout de même contraignante. Cela pouvait en effet retarder la campagne de pêche, compliquer la navigation du terre-neuvier ou bien même indirectement être la cause d'une révolte de l'équipage. C'est ce qui est relaté dans le procès de l'*Espérance* : le terre-neuvier étant touché par une voie

³⁰⁴ 1. Une vie à bord difficile, p. 72 (chapitre 3, I)

³⁰⁵ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 89

³⁰⁶ Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, <https://www.cnrtl.fr/definition/> [consulté le 19/05/2022]

³⁰⁷ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 87

³⁰⁸ Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, <https://www.cnrtl.fr/definition/> [consulté le 19/05/2022]

³⁰⁹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 95-96

³¹⁰ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 78

³¹¹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 78

d'eau apparemment importante, les hommes de l'équipage décident de l'amener à Brest, contre l'avis du capitaine Guillaume Bougourd³¹².

2. Un itinéraire de voyage différent : l'exemple du *Repos de la Patrye*

Normalement, lorsque le voyage d'un terre-neuvier se passait comme prévu, il s'effectuait de cette manière : après être parti de Honfleur, le navire se rendait à l'endroit où il allait chercher le sel (généralement aux alentours de La Rochelle), puis il quittait la France pour aller à Terre-Neuve et enfin il faisait son retour directement à Honfleur. Mais des vents contraires, une tempête ou bien encore les mauvaises compétences d'un pilote pouvaient amener le terre-neuvier à dévier de sa route habituelle, à prendre du retard sur sa campagne de pêche voire même à ne pas se retrouver au bon endroit. C'est ce qui est arrivé notamment au terre-neuvier honfleurais le *Repos de la Patrye* durant sa campagne de pêche au cours de l'année 1700³¹³.

Le *Repos de la Patrye*, commandé par le capitaine Jean Doublet, quitte Honfleur le 16 mars 1700 avec son équipage de 70 hommes afin de faire sa campagne de pêche de morues sèches. Les terre-neuvas arrivent à Saint-Martin le 28 mars afin de prendre du sel puis quittent cet endroit le 10 avril pour continuer leur voyage jusqu'à Terre-Neuve. Mais quelques temps après les hommes sont surpris par des vents assez forts qui les empêchent de naviguer correctement, au point d'être transportés au Sud jusqu'aux îles des Açores : « en continuant sa route à la [dite] coste de Canada, il fut tellem[ent] contrarié des vents contraires qu'il fut [...] au sud et transporté aux îles Assores et dans une rude tempeste fut obligé de relascher le 6^e may à l'île de la Terçière pour se mettre en saureté et pour y prendre de l'eau et du bois »³¹⁴. L'île « Terçière » correspond ici à l'île Terceira, une île des Açores. Les Açores étaient à cette époque une possession portugaise. Les terre-neuvas ont alors peut-être eu besoin de bois pour effectuer des réparations sur leur navire, suite à la tempête qu'ils ont subi.

Le lendemain, alors qu'ils souhaitaient partir, il se sont attaquer : « le lendemain comme il en vouloit partir, commencent à mettre la voille la forteresse de la [dite] îlle luy tira plusieurs coups de canon à bouilles »³¹⁵. L'équipage arrête alors les manœuvres et les Portugais les amènent avec leur navire à une autre rade où ils passent la nuit. Le lendemain, le capitaine et son équipage reçoivent des remontrances et des protestations : « le lendemain dans le hazard de prendre corps et

³¹² AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/617

³¹³ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/305, p. 81-83

³¹⁴ AD 14, *ibid.*

³¹⁵ AD 14, *ibid.*

biens, et sur les remontrances et protestations qui leurs sont faites de sa part par le consul de la nation française ils le relachèrent et ses plaintes furent envoyés à l'ambassadeur de France en la cour du Portugal »³¹⁶. Le rapport de mer ne donne pas plus de détails sur cette situation et on ne sait donc pas réellement ce qui s'est passé, ni pourquoi les Portugais ont tiré sur le terre-neuvier, ni les raisons de leurs remontrances. Peut-être que les terre-neuvas du *Repos de la Patrye* sont arrivés à un endroit où il ne fallait absolument pas se rendre ? Il est également possible qu'ils n'aient pas prévenu leur arrivée à cette île ou bien encore peut-être qu'ils n'ont pas payé une somme d'argent qu'ils auraient dû. Dans tous les cas, le terre-neuvier et son équipage repartent le neuf mai de la même année et continuent leur route jusqu'à Terre-Neuve où ils arrivent à l'île Percée le neuf juin.

Après avoir effectué leur pêche, les terre-neuvas quittent Percée le 30 septembre. De nouveau, il sont pris par des vents violents sur leur retour. Le 14 octobre, les vents les emportent dans le canal de Bristol, un bras de mer situé au Royaume-Uni entre le sud du pays de Galles et l'Angleterre du Sud-Ouest. Les marins en profitent alors pour se ravitailler en vivres : « et comme les vivres estoient près de luy manquer estant près de relascher en Irlande pour y en prendre, il fit rencontre de deux navires de Bristol qui luy avoir vendu quelques vivres »³¹⁷. Cette rencontre avec deux navires anglais se déroule juste avant la guerre de Succession d'Espagne, ce qui explique sûrement pourquoi le terre-neuvier ne se fait pas attaquer. Après cela, les terre-neuvas repartent vers la France et arrivent à Honfleur le 23 novembre 1700.

L'exemple du *Repos de la Patrye* reste cependant exceptionnel car aucun autre rapport de mer parmi ceux de Honfleur de 1700 à 1713 évoquent les Açores ou le canal de Bristol. En effet, la majorité des autres terre-neuviens semblent avoir réussi à rejoindre Terre-Neuve et à faire leur retour à Honfleur sans trop de détour, peut-être parfois avec du retard, mais jamais sans se retrouver ailleurs qu'en France ou à Terre-Neuve. Les seuls autres cas de terre-neuviens dont le voyage et l'itinéraire ont été modifiés sont les navires qui ont été attaqués et capturés par des corsaires³¹⁸.

³¹⁶ AD 14, *ibid.*

³¹⁷ AD 14, *ibid.*

³¹⁸ III - Une insécurité grandissante sur les mers : les corsaires, p. 100 (chapitre 4)

IV – Une vie encadrée par le travail et la religion

Si la vie des terre-neuvas durant une campagne de pêche morutière réservait son lot d'imprévus et de rebondissements, la vie à bord des terre-neuviens restait néanmoins assez réglementée et notamment soumis au travail.

1. Le travail des terre-neuvas

La durée des campagnes de pêche morutière pour Honfleur de 1700 à 1713 étaient d'environ six mois et parmi ces six mois, trois en moyenne étaient consacrés à la pêche sur les bancs ou sur les côtes canadiennes³¹⁹. C'était ainsi trois mois passés à pêcher, couper, vider, saler (également sécher dans le cas de la pêche sédentaire) et ranger le poisson, du matin jusqu'au soir et cela quotidiennement. Les terre-neuvas étaient soumis à une cadence soutenue, accompagnée d'une véritable rationalisation de leur travail de pêche. Il fallait en effet être capable de réaliser les opérations de pêche de manière rapide et efficace et on peut même y voir une forme de chaîne de production où chaque matelot, saleur ou bien éteteur, avait une place bien précise et où il répétait les mêmes tâches et les mêmes gestes tout le long de la journée³²⁰.

Certains auteurs constatent alors une certaine ressemblance entre les conditions de travail à bord des navires morutiers et celles que l'on pouvait retrouver dans les usines du XIX^e siècle³²¹. En effet, les gestes mécaniques répétés quotidiennement, la division du travail entre les marins et les cadences de travail parfois intenses étaient des points que l'on retrouvera également au siècle prochain dans les usines. Jean-François Brière désigne par ailleurs les terre-neuviens qui armaient pour la pêche errante comme de « véritables petites usines flottantes »³²² : ces navires étaient effectivement de vrais espaces de travail pour les marins et Jean-François Brière y voit même une forme de taylorisme. Le taylorisme est une « méthode d'organisation scientifique du travail industriel visant à assurer une augmentation de la productivité fondée sur la maîtrise du processus de production, [...] sur une parcellisation des tâches et sur une standardisation des outils, des conditions et des méthodes de travail »³²³. Si on peut y voir une certaine similitude avec les opérations de pêche à bord des terre-neuviens, il faut tout de même tenir compte du fait que la rigueur des cadences de travail des marins étaient moins due à la recherche de la productivité qu'à la nécessité de traiter au plus vite la morue afin que celle-ci ne se décompose pas³²⁴.

³¹⁹ I - La durée et l'itinéraire du voyage, p. 49 (chapitre 2)

³²⁰ BRIÈRE, *La pêche française*..

³²¹ MOLLAT, *Histoire des pêches*...

³²² BRIÈRE, *ibid.*, p. 29

³²³ Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, <https://www.cnrtl.fr/definition/> [consulté le 22/05/2022]

³²⁴ BRIÈRE, *ibid.*

Le temps de la pêche était évidemment celui où il y avait le plus de travail à effectuer pour les terre-neuvas mais les temps de voyage pour aller et revenir de Terre-Neuve n'étaient pas de tout repos non plus. En effet, même si cela n'est pas mentionné dans les rapports de mer, lorsqu'une avarie survenait il fallait bien souvent réparer ce qui avait été endommagé, d'où la présence d'un charpentier au sein de l'équipage, par exemple pour remettre en place les mâts.

2. La présence de la religion à bord du navire

La religion avait aussi une place importante à bord des terre-neuviens, encadrant la vie des marins du début à la fin du voyage. En effet, la réalité maritime, composée de conditions de vie difficiles et de risques encourus tout le long de la campagne de pêche, nécessitait une présence et un réconfort religieux pour les marins³²⁵. La présence de la mort au cours de ces voyages ne faisait que renforcer certains comportements religieux. En effet, mourir en mer c'était mourir loin de ses proches et de son lieu de vie, et il pouvait parfois y avoir pour les marins un sentiment d'abandon et d'absence spirituelle, ce qui explique pourquoi la religion était importante également pour les terre-neuvas.

La présence de la religion lors des campagnes de pêche morutière pouvait se manifester de plusieurs manières. Tout d'abord on peut l'observer à travers l'onomastique des navires, puisque de 1700 à 1713, 23 des 53 terre-neuviens honfleurais possédaient encore un nom d'origine religieuse³²⁶. Donner au navire un nom à connotation religieuse, c'était le mettre sous protection divine, afin que le voyage et la pêche se déroulent dans les meilleures conditions.

On observe également dans plusieurs journaux de navigation honfleurais des références à Dieu ou à la Vierge Marie. En effet, leur nom est évoqué dans certains journaux, notamment au début des documents pour annoncer la campagne de pêche et le voyage vers Terre-Neuve, comme c'est le cas dans celui de la *Masse d'Hereulle* en 1701 : « Au non de Dieu et la Vierge soit fait le voyage »³²⁷. Certains pilotes écrivaient aussi ce type de phrase lorsque le terre-neuvier quittait les bancs, comme dans le journal de l'*Union*, également en 1701 : « Au non de Dieu et de la très s[ain]te Vierge soit achevé le voyage du[dit] Grand Bancq dans le na[vire] l'Union »³²⁸. On retrouve même une référence à Sainte Anne dans le journal du *Saint Louis* de 1700 lorsque le terre-neuvier

³²⁵ CABANTOUS, « Le corps introuvable...

³²⁶ 3. Le nom du navire, p. 24 (chapitre 1, I)

³²⁷ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/324, p. 68-72

³²⁸ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/324, p. 132-136

quitte La Rochelle : « Au nom de Dieu et de Saint Anne soit nostre départ de La Rochelle »³²⁹. Comme pour les noms des navire, ces évocations sont aussi là pour protéger le terre-neuvier et son équipage.

Enfin, un aumônier pouvait également être présent à bord du navire morutier. Ces hommes étaient amenés à prononcer des prières, à donner des sacrements (notamment l'extrême-onction), et ils apportaient également un soutien spirituel aux marins. Lorsqu'un aumônier manquait à l'équipage, le capitaine pouvait tant bien que mal le remplacer lors d'une situation urgente, comme un décès, en prononçant une prière avec le reste de l'équipage ou en écoutant les confessions des marins³³⁰.

L'encadrement et la présence de la religion à bord des terre-neuviers sont tout de même à relativiser. Par ailleurs, il est difficile d'appréhender la foi de ces hommes à travers des sources écrites, d'autant plus que les terre-neuvas, et les marins en général, ont laissé peu de traces écrites sur leurs vie personnelles et spirituelles³³¹.

Les terre-neuvas demeuraient en moyenne six mois en mer lors d'une campagne de pêche morutière, ce qui signifiait donc six mois passés loin de leur ville d'origine et également de leur église. La durée de cette absence avait des conséquences sur leur vie religieuse car elle les privait des messes, des sacrements, des fêtes religieuses et des enseignements de l'Église durant plusieurs mois³³². Si la présence d'un aumônier apparaissait alors comme nécessaire pour contrer cette situation, il était rare que chaque équipage de terre-neuvier en possède un. Par ailleurs, une ordonnance en 1717 prévoit qu'à partir d'au moins 40 hommes au sein d'un équipage, la présence d'un aumônier est obligatoire³³³ : l'existence de cette ordonnance prouve qu'avant, très peu de navires devaient embarquer un aumônier sous cet effectif. Il était en effet difficile de recruter un aumônier à bord d'un terre-neuvier : les risques encourus pendant une période de guerre, les conditions de vie et les relations parfois difficiles avec les hommes de l'équipage décourageaient souvent un aumônier de participer à une campagne de pêche morutière³³⁴.

Enfin, les marins n'étaient pas réputés pour avoir une morale exemplaire : les états d'ébriété, les insultes et les rixes étaient des choses assez courantes à bord des navires³³⁵. De plus, il n'était pas rare non plus que certains marins prononcent des blasphèmes. On peut alors voir ces propos

³²⁹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/323, p. 82-90

³³⁰ CABANTOUS Alain, « Religion et monde maritime au Havre dans la seconde moitié du XVII^e siècle », *Annales de Normandie*, 1983, n°1, p. 3-20

³³¹ CABANTOUS, *Le Ciel...*

³³² CABANTOUS, *ibid.*

³³³ CABANTOUS, *ibid.*

³³⁴ CABANTOUS, *ibid.*

³³⁵ CABANTOUS, « Religion...

blasphématoires comme une sorte de « défi lancé à l'ordre divin »³³⁶, une provocation à l'encontre de Dieu ou même des hommes. Les blasphèmes sont parfois prononcés lors d'affrontements entre marins, comme à bord du terre-neuvier le *Marye Margueritte* en 1701. Antoine Duval, le saleur de l'équipage, s'attaque en effet de manière virulente au pilote du navire, le prenant à la gorge et essayant même de le tuer avec une hache : « demanda une hache au charpentier pour luy couper la teste en faisant des imprécations et disant en ces termes bougre donne moy la hache que je luy coupe la teste et que les diables le puisse l'emporter »³³⁷. On ne sait pas exactement ce qui a pu se passer entre ces deux hommes pour qu'un tel affrontement ait lieu mais il semblerait qu'après être parti de Terre-Neuve, le navire a subi de lourdes avaries et que le pilote a alors pris la décision de s'arrêter quelque part afin de réparer le terre-neuvier. Une partie de l'équipage, dont Antoine Duval, n'aurait alors pas été d'accord avec le pilote, au point de l'attaquer et de blasphémer contre lui. Les blasphèmes étaient considérés comme des péchés d'autant plus graves qu'ils risquaient d'apporter selon les marins une malédiction divine, de reporter la faute sur tout l'équipage et ainsi de mettre tout le terre-neuvier en danger³³⁸.

³³⁶ CABANTOUS, *ibid.*

³³⁷ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 99-101

³³⁸ CABANTOUS, *ibid.*

Chapitre 4 : La pêche durant la guerre de Succession d'Espagne

La période de 1700-1713 voit l'apparition d'un conflit majeur : la guerre de Succession d'Espagne. C'est un événement qui a eu des conséquences directes sur la pêche morutière dans son ensemble, que ce soit pour les départs, l'armement des navires ou bien encore sur les temps de trajet pour se rendre à Terre-Neuve et revenir à Honfleur.

I - Une période marquée par des conflits (fin XVII^e - début XVIII^e siècle)

La seconde moitié du XVII^e siècle et le XVIII^e siècle en France et en Europe sont marqués par plusieurs conflits importants. En effet, d'après Alain Cabantous, les conflits ont occupé 40% du temps entre 1660 et 1793³³⁹. On peut citer notamment pour le XVII^e siècle la guerre de Dévolution (1667-1668) et la guerre de Hollande (1672-1678). Toutes ces guerres européennes ont eu des impacts sur la pêche à la morue à Terre-Neuve.

Peu avant notre période de 1700-1713 a lieu la guerre de la Ligue d'Augsbourg de 1688 à 1697. C'est un conflit qui opposa la France à la ligue d'Augsbourg composée notamment de l'Angleterre, des Provinces-Unies et d'autres puissances européennes de l'époque. C'est une guerre principalement continentale mais celle-ci a eu des répercussions sur la mer et entre autres sur les campagnes de pêche à Terre-Neuve. En effet, d'après Jacqueline Hersart de La Villemarqué, de 1675 à 1688 en France, il y a eu beaucoup de départs vers Terre-Neuve avec plus de cent navires morutiers par an qui partaient vers cette destination. Mais la guerre de la Ligue d'Augsbourg fit chuter les départs car dès 1689 il n'y avait plus que 47 départs contre 100 encore en 1688³⁴⁰.

Cette guerre prit fin en 1697 avec le traité de Ryswick et à partir de 1698, toujours selon Jacqueline Hersart de La Villemarqué, 192 morutiers quittèrent la France pour Terre-Neuve³⁴¹. De 1692 à 1698 on a ainsi quelques années de paix avec une reprise d'environ 142 départs par an pour les terre-neuviens français³⁴².

Mais la guerre de Succession d'Espagne débuta en 1701 et dura jusqu'en 1713. Ce conflit opposa de nouveau la France, alors alliée à l'Espagne, à l'Angleterre et aux Provinces-Unies. L'enjeu de cette guerre était alors la succession d'Espagne et de déterminer quelle famille, entre les Bourbons et les Habsbourg, allait régner sur le Royaume d'Espagne. Tout comme la guerre de la

³³⁹ CABANTOUS, *Dix mille marins...*, p. 100

³⁴⁰ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *La pêche morutière française...*, p. 73

³⁴¹ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *ibid.*, p. 73

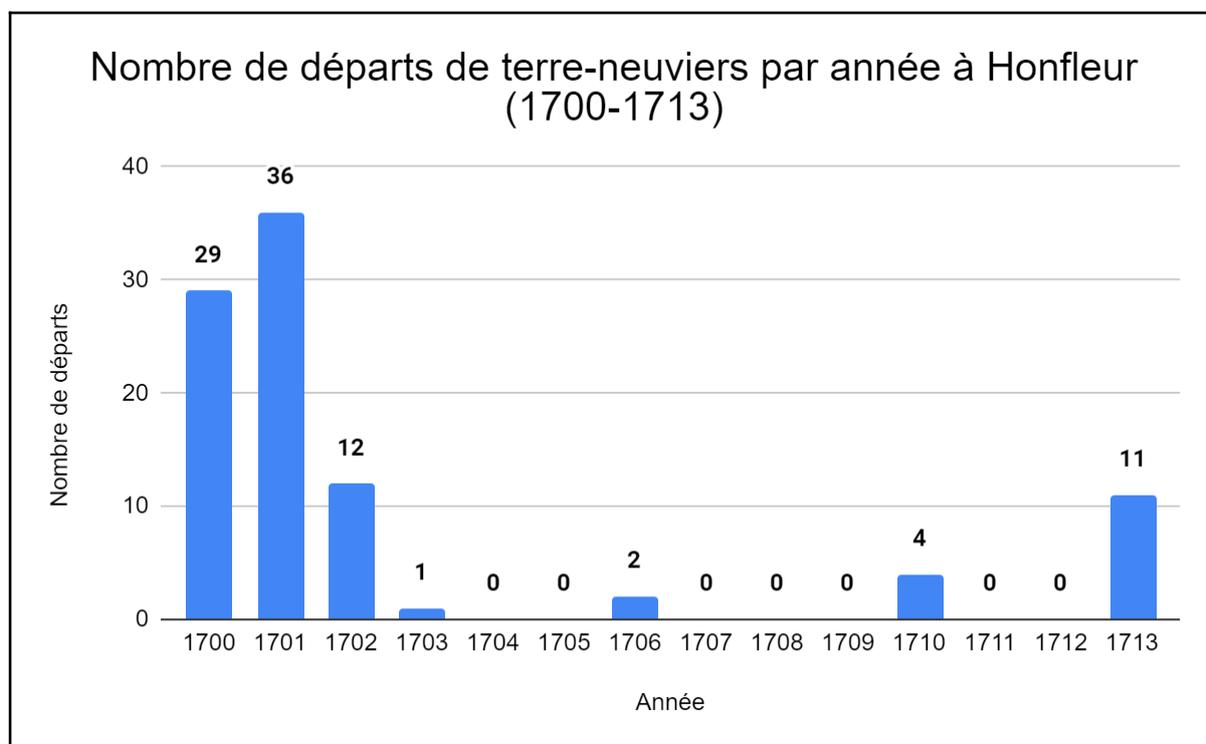
³⁴² HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *ibid.*, p. 76

Ligue d'Augsbourg, ce conflit eut des conséquences sur les campagnes de pêche vers Terre-Neuve : c'est ce que nous allons étudier dans les parties suivantes de ce chapitre.

II - Les conséquences de la guerre sur les départs des navires morutiers

La guerre de Succession d'Espagne semble ainsi porter un coup à la pêche à la morue à Honfleur. Il y a en effet une chute assez importante des départs vers Terre-Neuve à cette époque.

Graphique 15 : Nombre de départs de terre-neuviens par année à Honfleur (1700-1713)



Pour constituer ce graphique, nous avons repris le graphique indiquant le nombre de congés de navigation à Honfleur par année de 1700 à 1713 puisqu'un congé de navigation correspond à une autorisation de naviguer et donc au départ d'un terre-neuvier³⁴³.

En observant ce graphique, on remarque donc une réduction importante des départs durant cette période. En 1700 et 1701, nous avons respectivement 29 et 36 départs de navires morutiers et dès 1702 il n'y a plus que 12 départs, soit déjà trois fois moins qu'en 1701. Les effets de la guerre se font alors encore plus ressentir les années suivantes : en 1703 seulement un terre-neuvier quitte Honfleur pour aller faire sa campagne de pêche à Terre-Neuve. Par la suite, il existe même des années sans aucun départ vers Terre-Neuve à Honfleur. On a ensuite de nouveau quelques départs en 1713 avec 11 navires morutiers qui partent pour Terre-Neuve : cette année-ci correspond à la fin de la guerre de Succession d'Espagne, ce qui explique sûrement cette augmentation de terre-neuviens quittant Honfleur.

³⁴³ Graphique 1 : Nombre de congés de navigation par année à Honfleur (p. 13)

Cette forte diminution voire même l'arrêt total pour certaines années des départs pour Terre-Neuve n'est pas quelque chose d'étonnant car il se passe globalement à peu près la même chose dans tous les ports français qui armaient pour la pêche à la morue. En effet, dans toute la France et durant la guerre de Succession d'Espagne, il n'y a plus qu'environ une trentaine de départs de bateaux armant pour Terre-Neuve par an³⁴⁴. Pour comparer, de 1700 à 1702, il y a en France 386 départs pour Terre-Neuve alors que de 1703 à 1712, soit sur une période de presque 10 ans, il n'y a seulement que 332 départs³⁴⁵.

Cette réduction des départs pour Terre-Neuve de 1700 à 1713 à Honfleur s'explique donc par la guerre mais il faut maintenant voir pour quelles raisons un conflit de ce type semble mettre à l'arrêt la pêche morutière. L'une d'entre elles pourrait être que certains hommes habituellement embarqués sur les terre-neuvières soient embarqués dans la marine de guerre. En effet, les marins qui partaient pêcher à Terre-Neuve pouvaient aussi se retrouver dans les équipages de la flotte royale³⁴⁶ et les capitaines des terre-neuvières devaient même avoir fait deux campagnes sur les vaisseaux du Roi³⁴⁷. Cependant, aucune information à ce sujet n'a été retrouvée dans les sources et il est par conséquent difficile de vérifier cette hypothèse. Une autre raison qui pourrait expliquer qu'il y ait si peu de départs vers Terre-Neuve pourrait être que certains navires morutiers de Honfleur n'arment plus pour Terre-Neuve durant ce conflit mais uniquement pour la course. La course renvoie à « un mode de guerre sur mer, pratiquée par des particuliers, auxquels l'État délivrait des lettres de marque [...]. L'objectif officiel consistait à porter des coups redoublés au commerce du pays ennemi en s'emparant de ses navires et de leurs cargaisons, mais aussi en perturbant ses échanges de toutes sortes et ses activités maritimes »³⁴⁸. En supposant que certains terre-neuvières étaient possiblement des frégates³⁴⁹, il est possible que certains se soient lancés dans une activité corsaire durant la guerre de Succession d'Espagne. On sait par ailleurs qu'après la guerre de Cent Ans, dans les années 1450, Honfleur a participé à la guerre de course³⁵⁰. Mais encore une fois rien n'est mentionné à ce sujet dans les sources pour la période 1700-1713.

Le climat a peut-être également joué un rôle dans cette diminution des départs. En effet, de 1550 à 1770 a lieu le « Petit âge glaciaire » et celui-ci a prédominé dans la première moitié du XVIII^e siècle, en particulier de 1699 à 1740³⁵¹. Cette période se caractérise par des hivers plus froids

³⁴⁴ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *La pêche morutière française...*, p. 40

³⁴⁵ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *ibid.*, p. 69

³⁴⁶ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

³⁴⁷ BRIÈRE, *La pêche française...*

³⁴⁸ AUMONT, *Les corsaires...*, p. 107

³⁴⁹ 1. Le type de bateau, p. 19 (Chapitre 1, I)

³⁵⁰ LITALIEN, « Honfleur...

³⁵¹ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *ibid.*

et humides et dans l'Atlantique du Nord-Ouest il y a eu notamment un envahissement des glaces. Cette période se caractérise ainsi par un climat plus rude mais la guerre de Succession d'Espagne a joué un rôle plus important dans la réduction des départs vers Terre-Neuve.

Enfin, ce qui explique très probablement le plus cet arrêt presque total des campagnes vers Terre-Neuve à Honfleur n'est autre que l'insécurité et les dangers accrus sur les mers durant la guerre de Succession d'Espagne.

III – Une insécurité grandissante sur les mers : les corsaires

La mer, surtout aux XVII^e et XVIII^e siècles, n’a jamais été un lieu parfaitement sûr et cela même en temps de paix. En effet, les terre-neuviens pouvaient s’attendre à rencontrer par exemple des pirates ou des navires ennemis sur leur chemin. Mais en temps de guerre, cette insécurité ne fait que grandir notamment à cause des corsaires de pays étrangers en guerre avec la France qui étaient sûrement le principal danger pour les navires morutiers. Tout comme Granville qui développa une activité corsaire assez importante au cours du XVII^e et XVIII^e siècles³⁵², les Anglais et les Hollandais se sont également adonnés à cette pratique et ont alors cherché à attaquer des navires français dont des terre-neuviens notamment honfleurais. Honfleur n’était en effet pas épargné : situé juste à côté de la Manche, il y avait donc de plus grands risques de se faire attaquer par des corsaires anglais. La rencontre avec des navires de ce type pouvaient donc donner lieu à des affrontements, du vol, à la prise du bateau et parfois même à des otages. Il était donc réellement dans l’intérêt des terre-neuviens de faire en sorte de les éviter, quitte à ne plus effectuer de campagnes de pêche durant la guerre de Succession d’Espagne.

Généralement, les navires se faisaient attaquer par des corsaires aux abords de la Manche, ce qui correspondait soit au départ du bateau soit à son retour de la campagne de pêche. Mais les terre-neuviens pouvaient aussi rencontrer des corsaires sur les bancs de Terre-Neuve en pleine campagne de pêche³⁵³. Ce fut le cas notamment du terre-neuvier honfleurais appelé le *Yacq* lors de sa campagne de pêche en 1702³⁵⁴. La calligraphie de son rapport de mer a été à certains endroits difficile à déchiffrer mais il est tout de même possible de résumer ce qui s’est déroulé. Le 28 septembre 1702, alors qu’il s’apprêtait à quitter les bancs de Terre-Neuve pour faire son retour, le navire fut pris en chasse par deux corsaires anglais, l’un de 70 pièces de canons et l’autre de 30. Le *Yacq* et son équipage finissent par être attaqués et pillés par les deux vaisseaux anglais qui les emmènent alors jusqu’à l’île Saint-Pierre à Terre-Neuve (ce qui correspond aujourd’hui à Saint-Pierre-et-Miquelon). Certains hommes de l’équipage, dont le capitaine et le chirurgien, semblent avoir été embarqués dans un des corsaires tandis que les autres matelots sont restés dans le *Yacq*. Après avoir été au port de Saint-Jean situé à Terre-Neuve, le terre-neuvier conduit par les deux corsaires partent le premier novembre dans le but de se rendre à Londres. Par la suite, les navires anglais, probablement dans la Manche, rencontrent un bateau originaire de Saint-Malo armé de 32 pièces de canons qui les prend en chasse. Les Anglais sont alors obligés de rendre le terre-neuvier

³⁵² AUMONT, *Les corsaires...*

³⁵³ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

³⁵⁴ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/306, p. 119-120

honfleurais de même que les hommes qui avaient été embarqués. Ces derniers, de nouveau à bord du *Yacq*, finissent par faire leur retour à Honfleur le 4 décembre 1702.

Cependant, la zone la plus dangereuse pour les navires morutiers restait tout de même la Manche. Dans son livre *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, Charles de La Morandière donne notamment l'exemple d'un terre-neuvier granvillais nommé l'*Espérance* qui, en 1703, au retour de sa pêche, se fait attaquer une première fois par un corsaire anglais mais est sauvé par une frégate française de Dunkerque avant d'être de nouveau attaqué par un corsaire mais cette fois-ci hollandais³⁵⁵. L'*Espérance* est finalement sauvée par un bateau originaire du Havre mais cette campagne de pêche n'aura pas été une réussite étant donné les derniers événements. Dans les rapports de mer de Honfleur datés entre 1700 et 1713, sept mentionnent des corsaires, dont le *Yacq* que nous avons évoqué précédemment. Parmi eux, deux méritent d'être également évoqués : le rapport de mer de l'*Éternité*³⁵⁶ de 1704 et celui de la *Sainte Barbe*³⁵⁷ de 1711.

Le cas de l'*Éternité* est intéressant car après avoir été attaqué par des corsaires anglais, ce terre-neuvier est amené à Guernesey par les navires anglais. Le 14 mars 1703 le capitaine Adam Manchon et son équipage de 18 hommes (lui compris), à bord du terre-neuvier l'*Éternité*, quittent le port de Honfleur pour faire leur campagne de pêche à Terre-Neuve. Alors qu'il devait se rendre à Cherbourg, l'*Éternité*, ainsi que d'autres terre-neuviers avec qui il faisait la route, se font prendre en chasse à un lieu de la pointe de Barfleur par quatre frégates anglaises qui les poursuivent jusqu'à la rade du Havre de Grâce. L'*Éternité* est alors obligé de rester jusqu'au 27 juin au Havre, date à laquelle il décide de partir pour continuer son voyage jusqu'à Terre-Neuve. Mais le 15 juillet, à quatre lieues du Cap du Blanc Sablon (à environ 30 km de Brest), le terre-neuvier se fait de nouveau surprendre par deux vaisseaux anglais possédant chacun un équipage de 26 ou 27 hommes environ. D'après Adam Manchon, ces deux navires sont apparus derrière une île : étant donné qu'ils se situent à quatre lieues (soit environ 20 km) du Cap du Blanc Sablon, il peut s'agir de l'île de Molène. L'équipage de l'*Éternité* se bat alors une heure et demie face aux deux corsaires et durant cet affrontement le capitaine Adam Manchon aurait tué un homme et en aurait blessé deux autres (un aurait eu le bras coupé et l'autre la cuisse cassée). D'après le rapport de mer, il n'y a eu aucun blessé parmi les hommes de l'équipage de l'*Éternité* mais Adam Manchon affirme que son équipage n'a pas fait son devoir car certains seraient partis se cacher dans la cale du bateau lorsque Pierre

³⁵⁵ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*, p. 319-320

³⁵⁶ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/307, p. 18-19 + Annexe 4 : rapport de mer du terre-neuvier l'*Éternité* le 05/04/1704, p. 133

³⁵⁷ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/307, p. 315-316

Boyer, le lieutenant du navire, a prévenu le capitaine qu'ils ne pourraient pas défendre leur bateau plus longtemps. L'*Éternité* est donc pris par les deux frégates anglaises et Adam Manchon et son équipage sont conduits à l'île de Guernesey le 16 juillet au soir. Tous les hommes sont emprisonnés (hormis le capitaine auquel on donne la ville où ils se situent pour prison) et le navire morutier est vendu à 1 900 livres. Leur liberté leur est rendue le deux février 1704 et les marins honfleurais partent à bord d'un paquebot anglais qui les amènent jusqu'à Granville. Adam Manchon décide finalement aussi de poursuivre en justice son équipage pour l'avoir abandonné dans le combat contre les frégates anglaises.

L'île de Guernesey était ainsi peut-être un lieu où il était habituel d'amener des captifs pris par les corsaires anglais, d'autant plus quand on sait que cette île anglo-normande était dépendante de l'Angleterre. A partir de 1204, les îles anglo-normandes (constituées de Jersey et Guernesey) ne font plus partie du duché de Normandie et sont annexées à la Couronne anglaise, sans pour autant être réellement incorporées au royaume. En effet, elles ont leur propre gouvernement, hormis pour la défense et les affaires étrangères. Elles ont aussi leur propre organisation judiciaire, ne payent ni impôts ni taxes et ont entre autres une totale liberté d'importation pour tout type de marchandise. Jersey et Guernesey ont également un privilège de neutralité qui leur permet de commercer avec la France, même pendant les guerres. Mais en 1689 cette neutralité est abolie par Guillaume III et les échanges entre les îles anglo-normandes et la France sont interdits. Cette mesure provoque alors un développement de la contrebande mais également de la course à l'encontre des Français : durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, des corsaires se sont attaqués à de maintes reprises à des navires français³⁵⁸. Cette situation a profité au gouvernement anglais qui a préféré tolérer la contrebande des insulaires afin de les encourager à faire la course aux Français. Les Anglais ne voulaient en effet pas prendre le risque de voir les habitants des îles anglo-normandes basculer du côté français. On peut alors faire l'hypothèse que cette situation s'est produite à nouveau pendant la guerre de Succession d'Espagne et que les deux corsaires ayant attaqué l'*Éternité* sont des corsaires des îles anglo-normandes puisqu'ils amènent le terre-neuvier à Guernesey.

Dans le rapport de mer de l'*Éternité* on apprend également quel pouvait être le prix de vente d'un terre-neuvier mais il est difficile de savoir si ce prix (de 1 900 livres) était courant ou pas pour ce type de navire. Enfin on apprend aussi qu'il était possible de poursuivre son équipage en justice si celui-ci ne remplissait pas un de ses devoirs, ici de se battre contre l'ennemi. Le rapport de mer ne semble pas mentionner si cela donne lieu à un procès ou non et il serait alors intéressant de savoir si cette affaire se poursuit.

³⁵⁸ MORIEUX Renaud, *Une mer pour deux royaumes : la Manche, frontière franco-anglaise, XVII^e-XVIII^e siècles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008

L'*Éternité* se retrouve également dans une autre source, non pas française mais anglaise. Il s'agit de *Prize Papers* conservés aux Archives Nationales du Royaume-Uni³⁵⁹. Ce type de documents est référencé dans la partie *High Court of Admiralty* (Haute Cour de l'Amirauté) et concerne des sources rédigées entre 1592 et 1855, ce qui inclut la guerre de Succession d'Espagne. D'après le site des archives, « la Cour suprême de l'Amirauté n'a existé qu'en temps de guerre et a été réactivée par commission en cas de besoin »³⁶⁰. Les *Prize Papers*, ce sont ainsi des documents, notamment des lettres, saisis par des corsaires britanniques lors de la capture d'un navire. Ce fonds d'archives est très intéressant car il permet d'avoir des informations et des renseignements supplémentaires, notamment de savoir ce qu'il est advenu du navire capturé. Le site internet des archives donne une petite description de la source : il est ainsi écrit que le navire capturé est bien l'*Éternité* de Honfleur, qu'il possède 8 canons et devait se rendre à La Rochelle et on apprend également que les deux corsaires anglais se nomment *Hope* et *George*, que leurs capitaines sont respectivement Daniel Poundwell et John Brock et qu'ils amènent effectivement l'*Éternité* à Guernesey³⁶¹. Les *Prize Papers* qui concernent l'*Éternité* regroupent plusieurs documents.

L'un de ces documents est une déposition, datant de juillet 1703, qui décrit comment s'est déroulée la prise du terre-neuvier honfleurais par les deux corsaires anglais³⁶². Daniel Poundwell, le capitaine du *Hope*, et John Brock, capitaine du *George*, se trouvent tous les deux avec leur équipage au Cap du Blanc Sablon. Vers cinq heures du matin, ils aperçoivent un navire venant de l'Ouest et se dirigeant vers le Sud qui n'est autre que l'*Éternité*. Les deux corsaires le prennent alors en chasse et arrivent jusqu'à lui vers huit heures du matin, après quoi ils ouvrent le feu et tirent sur le navire avec des canons. Le terre-neuvier répond de la même façon et tue un homme de l'équipage du *George*. Deux autres hommes (un de l'équipage du *George* et un de l'équipage du *Hope*) sont également blessés. Après cela, les deux corsaires attaquent le terre-neuvier différemment, le *Hope* se plaçant à bâbord et le *George* à tribord : l'*Éternité* est alors pris et capturé par les Anglais. Le document précise que le capitaine du terre-neuvier est Adam Manchon, qu'il possède huit canons, 17 hommes et qu'il devait se rendre à La Rochelle puis aux bancs de Terre-Neuve. On retrouve notamment dans ce document un interrogatoire d'Adam Manchon dans lequel on apprend que celui-ci a 44 ans, qu'il est marié et qu'il vit à Honfleur, ville dans laquelle il est né. En plus des huit canons, le terre-neuvier possède aussi 12 fusils, quatre pistolets, quatre sabres ainsi que de la poudre et des munitions. Pierre Boyer, le lieutenant du terre-neuvier, est également interrogé et tout comme Adam Manchon, il vit également à Honfleur, est marié et a 44 ans.

³⁵⁹ *National Archives*, HCA 32/57/85

³⁶⁰ *National Archives*, <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C15126053> [consulté le 23/02/2022]

³⁶¹ *ibid.*

³⁶² Annexe 5 : déposition relatant la prise de l'*Éternité*, p. 138

Un autre document très intéressant que l'on retrouve aussi dans les *Prize Papers* n'est autre que le rôle d'équipage de l'*Éternité*³⁶³. En effet, il était obligatoire de posséder un exemplaire du congé de navigation mais aussi du rôle d'équipage à bord d'un terre-neuvier. Ce document nous permet de connaître le nom des hommes de l'équipage, leur fonction à bord du navire, leur âge et leur origine géographique.

Tableau 5 : Les marins de l'équipage de l'*Éternité*

Nom	Âge	Origine	Fonction
Adam Manchon	44 ans	Honfleur	Capitaine
Pierre Boyer	44 ans	Honfleur	Lieutenant
Vincent Villou	38 ans	Honfleur	Pilote
Robert Le Page	46 ans	Honfleur	Contremaître
Charles Longne	48 ans	Honfleur	Charpentier
Robert Auber	46 ans	Honfleur	Chirurgien
André Delaunay	50 ans	Équemauville	/
Jacques Nivelet	48 ans	Honfleur	/
Jacques Duval	45 ans	Honfleur	/
Jean Lancelin	42 ans	Honfleur	/
Guillaume Compere	47 ans	Honfleur	/
François Boiseux	30 ans	Honfleur	/
Jacques Thiery	30 ans	Honfleur	/
Charles Frontin	20 ans	Honfleur	/
Adrien Le Vilain	30 ans	Honfleur	/
Guillaume Louvet	14 ans	Honfleur	Mousse
François Lelièvre	16 ans	Honfleur	Mousse
Charles Lacoïn	15 ans	Honfleur	Mousse

³⁶³ Annexe 6 : rôle d'équipage du terre-neuvier l'*Éternité* le 19/04/1703, p. 140

Tous ces marins sont originaires de Honfleur hormis un seul, André Delaunay, qui est originaire d'Équemauville. Tout comme pour l'équipage de l'*Espérance*, les hommes de l'*Éternité* étaient donc presque exclusivement originaires de Honfleur³⁶⁴. On apprend grâce à ce rôle d'équipage qu'il y avait un chirurgien, Robert Auber, à bord du navire. Les autres fonctions citées dans ce document sont celles du capitaine, du pilote, du contremaître et du charpentier. Les fonctions des autres hommes ne sont pas mentionnées mais on sait par exemple grâce au rapport de mer que Pierre Boyer était le lieutenant et François Lelièvre un mousse³⁶⁵. Dans ce rôle d'équipage, il est précisé que deux marins, Guillaume Louvet et Charles Lacoïn, ont 14 et 15 ans et on peut donc en déduire qu'il s'agissait également de mousses. Pour ce qui est des autres hommes dont la fonction à bord du navire n'est pas écrite, il devait s'agir de matelots et il devait y avoir très probablement aussi un étesteur et un saleur. Enfin, la moyenne d'âge des hommes de l'équipage était de 36 ans, le plus âgé étant Robert Delauney qui avait 50 ans et le plus jeune Guillaume Louvet qui avait 14 ans.

Enfin, le rapport de la *Sainte Barbe* est également intéressant à étudier car il évoque un otage. Le 30 avril 1710 la *Sainte Barbe*, commandée par Guillaume Picquot, quitte Honfleur pour aller à Terre-Neuve. À 80 lieues des bancs de Terre-Neuve, le 12 juin, le terre-neuvier rencontre un corsaire. Ce rapport de mer est particulièrement difficile à lire et à comprendre mais il semblerait que le capitaine Guillaume Picquot ait donné en otage un homme de son équipage, Guillaume Lecesne, en échange de quoi les hommes de la *Sainte Barbe* pouvaient faire leur pêche. Par la suite, le terre-neuvier rencontre un autre navire anglais, lui aussi un corsaire car il leur tire des coups de canon. La *Sainte Barbe* et son équipage sont alors embarqués.

On peut alors supposer en lisant ce rapport de mer que le matelot donné en otage, Guillaume Lecesne, avait peut-être une fonction et des qualités à bord du terre-neuvier qui pouvaient être utiles pour le corsaire comme chirurgien, charpentier ou par exemple pilote.

Face à tous ces dangers, il était alors nécessaire pour les terre-neuviers honfleurais qui décidaient tout de même de partir à Terre-Neuve durant cette guerre d'être en mesure de se défendre et également d'être un minimum protégé.

³⁶⁴ 3. L'origine des marins, p. 36 (chapitre 1, II)

³⁶⁵ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/307, p. 18-19 + Annexe 4 : rapport de mer du terre-neuvier l'*Éternité* le 05/04/1704, p. 133

IV – Des manières de voyager différentes

Durant un conflit telle que la guerre de Succession d'Espagne, nous avons vu que les terre-neuviens étaient exposés à de plus grands dangers surtout de la part de navires corsaires. De ce fait, leur manière de voyager et de s'armer pouvait s'avérer quelque peu différente.

1. Un armement différent ?

Comme tous les navires, les terre-neuviens avaient pour obligation d'être armés. En effet, une ordonnance de mars 1584 oblige tous les navires à posséder des armes et des munitions³⁶⁶. On ignore si ce texte a toujours été respecté mais son existence prouve entre autres que même en temps de paix il n'était pas impossible de se faire attaquer par un ennemi en mer. Selon Charles de La Morandière, il est possible que cette ordonnance ait tout de même été respectée dans une certaine mesure car les hommes avaient conscience des dangers auxquels ils étaient exposés. Cependant, l'artillerie d'un navire morutier était assez réduite et probablement pas suffisante pour se défendre correctement face à des navires de guerre. De plus, avec des équipages souvent inférieurs à 20 hommes, il était difficile par exemple d'utiliser beaucoup de canons³⁶⁷.

Durant la guerre de Succession d'Espagne, en 1704, le gouvernement français oblige les terre-neuviens à posséder au moins six canons mais en réalité la plupart n'en possédaient apparemment pas³⁶⁸. En effet, les canons alourdissaient les navires, les empêchant d'aller plus vite et d'être mieux maniés, et augmentaient aussi les frais d'armement. De plus, il fallait savoir s'en servir, ce qui n'était pas le cas de tous les matelots.

Dans le premier chapitre, nous avons vu que les congés de navigation de Honfleur mentionnaient le fait que les vivres et les ustensiles de pêche étaient notés dans les rôles d'équipage³⁶⁹. C'était également le cas pour les armes et notamment le nombre de canons. Dans chaque congé il était également écrit au début du document que le capitaine devait : « équiper et munitionner son navire et iceluy en mer contre toutes imersions des ennemis d'estat des pirates et gens sans aveu »³⁷⁰.

On ne peut donc pas connaître le nombre exact de canons et munitions à bord des terre-neuviens honfleurais de 1700 à 1713 mais ces deux éléments montrent au moins qu'ils étaient armés

³⁶⁶ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

³⁶⁷ LA MORANDIÈRE, *ibid.*

³⁶⁸ LA MORANDIÈRE, *ibid.*

³⁶⁹ 2. Le matériel de pêche et les vivres, p. 43 (Chapitre 1, III)

³⁷⁰ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/265, p. 208 + Annexe 3 : congé de navigation du terre-neuvier le Yacq le 27/05/1713, p. 129

et normalement aptes à se défendre. Dans le rapport de mer de l'*Éternité* de 1704, on sait que le capitaine Adam Manchon a tué et blessé deux hommes avec les canons présents dans son navire³⁷¹.

Ces deux indications dans les congés de navigation sont les mêmes avant et après le début de la guerre de Succession d'Espagne et il est donc possible qu'il n'y ait pas eu de réel changement au niveau de l'armement pendant cette guerre mais, encore une fois, il n'est pas possible de vérifier cette hypothèse.

Nous avons vu précédemment que nous ne savions pas si des terre-neuviers honfleurais s'étaient lancés exclusivement dans une activité corsaire en abandonnant provisoirement la pêche morutière³⁷². Cependant, dans le même rapport de mer de l'*Éternité* de 1704, il est écrit au tout début du document que Adam Manchon : « est party de ce port le quatorze Iesme jour du mois d'avril de la ditte année mil sept cent trois avec le dict navire l'éternité chargé de son lest et des victuailles pour faire le voyage du bancq de terre neufve et à la pesches des molluës et prendre son sel à la rochelle estant équipé en guerre et marchandises »³⁷³. Ainsi, on apprend que ce terre-neuvier était armé en guerre et en marchandises, ce qui est une forme de course. En effet, selon Michel Aumont qui a notamment étudié l'activité corsaire à Granville, il existe deux types de course : « celui en course proprement dite et celui en guerre et marchandise »³⁷⁴. Cette dernière forme de course permettait donc de continuer une activité commerciale, ici la pêche à la morue, tout en ayant la possibilité de poursuivre et d'attaquer un navire ennemi si on en rencontrait un. Par ailleurs, les Prize Papers indiquent que l'*Éternité* est un « french privateer », c'est-à-dire un corsaire français. Mais, au vu de ce qui est raconté dans le rapport de mer de l'*Éternité*, on a davantage l'impression que les hommes de l'équipage ont cherché à se défendre plutôt qu'à attaquer les corsaires anglais qu'ils ont rencontrés. L'*Éternité* semble d'ailleurs le seul terre-neuvier honfleurais de la période 1700-1713 à avoir armé en guerre et en marchandises car on ne retrouve pas cette mention dans d'autres rapports de mer ou congés de navigation hormis dans le rapport du *Saint Laurent*³⁷⁵. Ce dernier est un navire morutier originaire de Granville et il n'est donc pas étonnant de savoir qu'il pratiquait une activité corsaire car cela était une activité assez commune à cette époque à Granville³⁷⁶.

³⁷¹ III - Une insécurité grandissante sur les mers : les corsaires, p. 100 (Chapitre 4)

³⁷² II - Les conséquences de la guerre sur les départs des navires morutiers, p. 97 (Chapitre 4)

³⁷³ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/307, p. 18-19 + Annexe 4 : rapport de mer du terre-neuvier l'*Éternité* le 05/04/1704, p. 133

³⁷⁴ AUMONT, *Les corsaires...*, p. 107

³⁷⁵ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/307, p. 349-350

³⁷⁶ AUMONT, *ibid.*

2. Naviguer avec d'autres bateaux

Une autre façon d'assurer la protection des navires morutiers était de les faire voyager avec d'autres bateaux. Cela pouvait se faire de deux manières différentes : les terre-neuviers pouvaient soit partir en convoi avec des navires de guerre, soit partir en flotte avec d'autres navires morutiers³⁷⁷. En 1675, les autorités royales obligent ainsi les terre-neuviers à effectuer leur voyage en groupe³⁷⁸. Mais cela était plutôt compliqué au niveau de l'organisation car tous les navires n'empruntaient pas le même parcours et ne partaient pas forcément au même moment.

Dans certains rapports de mer de Honfleur, on apprend cependant que des navires morutiers sont tout de même partis avec d'autres navires. C'est notamment le cas de l'*Éternité* puisqu'en 1703, après avoir quitté le port de Honfleur, ce terre-neuvier se rend au Havre le 14 avril : « il auroit resté en attendant des convois jusque au cinq^e de may de la ditte année et ayant appareiller le dit jour aveq un navire du havre commandé par le capitaine Méteil armé en guerres et marchandise pour aller au dict bancq de terre neufve et prendre aussy son sel au dict lieu de la rochelle et deux frégatte de Saint Mallo aussy armée en guerres et marchandise et plusieurs autres navires marchands faisant route »³⁷⁹ Ce passage est intéressant car on apprend que des terre-neuviers honfleurais pouvaient ainsi partir avec d'autres navires et on apprend également grâce à ce rapport de mer qu'ils devaient probablement aller les rejoindre en dehors de Honfleur, ici au Havre. Ce document nous fait savoir aussi que les navires d'un même convoi ou d'une même flotte n'étaient pas tous originaires du même port puisque ici nous retrouvons deux frégates de Saint-Malo et d'autres navires dont nous ne connaissons pas le port d'origine. Cela ajoute une difficulté à l'organisation de partir en groupe car les navires, s'ils n'étaient pas originaires du même lieu, devaient donc se rejoindre avant de partir pour Terre-Neuve.

On apprend plus loin dans le même rapport de mer de l'*Éternité* que le convoi se fait attaquer par des corsaires, les obligeant à retourner au Havre³⁸⁰. Le capitaine de l'*Éternité* décide de repartir le 27 juin seul car les autres navires ne voulaient pas repartir (on ignore pourquoi), ce qui prouve une fois de plus que le voyage en groupe était parfois contraignant. Le deux juillet 1703, le terre-neuvier honfleurais est obligé de relâcher à Cherbourg à cause de vents contraires et il repart le sept juillet mais cette fois-ci avec d'autres navires : « le deux^e du dict mois ayant encore trouvé les vents contraire il fut obligé de relacher à Cherbourg le deux^e du dict mois où il fut obligé de rester jusque au cinq Iesme du dict mois d'où il partit avecq des convois pour continuer son voyage vers Saint

³⁷⁷ LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française...*

³⁷⁸ LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*

³⁷⁹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/307, p. 18-19 + Annexe 4 : rapport de mer du terre-neuvier l'*Éternité* le 05/04/1704, p. 133

³⁸⁰ III - Une insécurité grandissante sur les mers : les corsaires, p. 100 (Chapitre 4)

Malo où les dits convois devoient se rendre les dits convois ayant entré à Saint Mallo le traize Iesme du dict mois le dict Manchon les ayant quitté le onze continua sa route les capitaines et maistres des dicts convois luy ayant dit qu'il devoien rester environ deux mois au dict Saint Mallo ce qu'il l'obligea de continuer sa route »³⁸¹. Il est ainsi possible de quitter un convoi et de se rendre dans un autre si on le souhaite. Cependant, le terre-neuvier poursuit de nouveau sa route seul car les navires malouins devaient rester deux mois à Saint-Malo, ce qui aurait retardé Adam Manchon et son équipage s'ils avaient dû les attendre pour repartir.

Enfin, on apprend également dans deux journaux de navigation de 1700 que deux terre-neuviers ont voyagé avec d'autres navires, ce qui montre qu'il était aussi possible de voyager en flotte en temps de paix. Le premier est le *Neptune*, parti de Honfleur le 14 janvier 1700 avec cinq autres navires, quatre d'entre eux se rendant à La Rochelle et un à Cherbourg : il s'agit des capitaines Barbel, Picot, Goubard, Picard et Heuze³⁸². Le second navire est le *Saint Louis* qui, après avoir pris son sel à La Rochelle, quitte cette ville le 12 juin 1700 pour se rendre à Terre-Neuve avec cinq autres navires commandés par Jan Heuze et Jan Metays de Honfleur, les capitaines Le Grois et Normand du Havre et le capitaine Fontaine de Fécamp³⁸³. Si ces deux terre-neuviers sont les seuls à avoir écrit dans un document qu'ils ont voyagé avec d'autres navires, il est difficile d'affirmer que les autres terre-neuviers honfleurais de cette même époque n'ont pas voyagé en flotte. En effet, il est possible que certains n'aient tout simplement pas pris la peine de l'écrire dans leur journal ou leur rapport de mer. C'est le cas notamment du *Neptune* et du *Saint Louis* : s'il est écrit dans leur journal de navigation qu'ils ont fait une partie de leur voyage avec d'autres navires, cette information ne se trouve pas dans leur rapport de mer^{384 385}.

En étudiant les congés de navigation des terre-neuviers honfleurais, on observe par exemple à plusieurs reprises que certains ont été donnés le même jour. Il est donc tout à fait envisageable que ces navires morutiers soient partis ensemble en flotte, même si rien n'est indiqué à ce propos dans leur congé de navigation. C'est par exemple peut-être le cas du *Saint Pierre*³⁸⁶ et de la *Diligente*³⁸⁷, deux navires morutiers dont les congés ont été délivrés le cinq juin 1710. Cependant, certains auteurs comme Jean-François Brière affirment que les terre-neuviers ne sont jamais partis en convois : « contrairement à ce que certains auteurs ont affirmé, les terre-neuviers français ne sont

³⁸¹ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/307, p. 18-19 + Annexe 4 : rapport de mer du terre-neuvier l'Éternité le 05/04/1704, p. 133

³⁸² AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/323, p. 2-20

³⁸³ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/323, p. 82-90

³⁸⁴ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/323, p. 55

³⁸⁵ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/323, p. 95

³⁸⁶ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/265, p. 132-133

³⁸⁷ AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/265, p. 133

jamais partis en convois – ni en temps de paix, ni en temps de guerre »³⁸⁸. Selon lui, voyager en convois aurait été trop compliqué et il était impossible de protéger les navires morutiers efficacement. Les terre-neuviers seraient toujours partis seuls et lorsque plusieurs partaient en même temps, c'est seulement parce que le temps aurait été favorable pour leur départ.

³⁸⁸ BRIÈRE, *La pêche française...*, p. 21

V - La fin de la guerre : une reprise de la pêche

La guerre de Succession d'Espagne prend fin en 1713 et lors de cette même année furent signés les traités d'Utrecht. Philippe V reste ainsi roi d'Espagne mais il doit renoncer au trône de France. Quant à Louis XIV, il conserve ses précédentes conquêtes (comme par exemple la Flandre française et l'Alsace) mais la France perd de nombreux territoires, notamment dans ses colonies, qu'elle doit céder à l'Angleterre. C'est le cas de l'île Saint-Christophe, de l'Acadie et également de la baie d'Hudson et de Terre-Neuve. En laissant Terre-Neuve aux Anglais, la France perd une partie de ses droits de pêche sur l'île : elle ne conserve un droit de pêche et de sécherie que sur une partie de la côte est et doit abandonner notamment la côte sud³⁸⁹. La zone où les Français peuvent pêcher est alors nommée la « French Shore ». La pêche morutière était un enjeu économique important entre la France et l'Angleterre et ce traité ne fit que confirmer la souveraineté croissante de l'Angleterre sur l'île de Terre-Neuve.

Le XVIII^e siècle est marqué par la suite par d'autres guerres, telle que la guerre de Sept Ans, et ces différents conflits n'ont sûrement pas aidé au développement et à la prospérité de la pêche à la morue. On peut ainsi dire que le XVIII^e siècle est une période troublée par différentes guerres qui ont eu plus ou moins des répercussions sur la pêche à Terre-Neuve.

La France n'est donc pas avantagée par ces nouveaux accords à propos du territoire de Terre-Neuve ni par le climat politique du XVIII^e siècle mais cela ne l'empêche pas de poursuivre son activité de pêche morutière. En effet, il y a en France au XVIII^e siècle une augmentation des départs vers Terre-Neuve par rapport au siècle précédent et certains ports connaissent même un essor assez important concernant cette activité. C'est le cas par exemple de Granville qui voit son commerce avec Terre-Neuve se développer fortement au cours du XVIII^e siècle³⁹⁰.

Après la guerre de Succession d'Espagne, Honfleur continue également à effectuer des campagnes de pêche à Terre-Neuve. Il y a même une augmentation des départs à la fin de ce conflit, ce qui montre bien que cette guerre a eu des conséquences sur les départs des terre-neuviers honfleurais. En effet, grâce au mémoire de Marine Masliah, on sait qu'il y a eu à Honfleur 11 départs de navires morutiers en 1714, 19 en 1715, 21 en 1716, 20 en 1717 et 23 en 1718³⁹¹ et d'après Jacqueline Hersart de La Villemarqué, le port de Honfleur connaît aussi sa période de gloire au XVIII^e siècle pour la pêche à la morue³⁹². Honfleur continue ainsi à armer pour Terre-Neuve

³⁸⁹ LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*

³⁹⁰ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *La pêche morutière française...*

³⁹¹ MASLIAH Marine, *La pêche morutière...*

³⁹² HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *ibid.*

jusqu'à la Révolution en 1789, date à laquelle cette ville abandonne finalement la pêche morutière à cause d'une pénurie de matelots³⁹³.

³⁹³ HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, *ibid.*

Conclusion

Au cours de ce mémoire, nous avons pu étudier les terre-neuviers à Honfleur, leur armement, le déroulé du voyage et tout ce qui a pu s'y passer, la pêche à Terre-Neuve et les conditions dans lesquelles vivaient et travaillaient les terre-neuvas, tout cela de 1700 à 1713. L'intérêt d'avoir choisi cette période était d'observer l'influence ou non de la guerre de Succession d'Espagne sur la pêche morutière et notamment sur les départs des terre-neuviers honfleurais. Les rapports de mer se sont avérés être les sources principales pour cette étude. En effet, on retrouve au sein de ces documents tout le récit et tous les détails d'une campagne de pêche morutière, du départ jusqu'au retour à Honfleur.

Après avoir présenté les navires morutiers et leurs caractéristiques, nous avons également vu dans le premier chapitre les équipages, l'avitaillement et enfin les départs de ces bateaux du port de Honfleur. Ce qui ressort de ce chapitre, c'est qu'au niveau de ses terre-neuviers et des départs de leurs campagnes de pêche, Honfleur a assez peu évolué en ce début du XVIII^e siècle et également par rapport aux années précédentes. Il n'y a pas non plus de différences flagrantes avec d'autres ports français armant pour la pêche à la morue à la même époque car les informations trouvées dans les rapports de mer et congés de navigation honfleurais correspondent globalement aux études faites sur l'ensemble de la France pour la pêche morutière ; on peut penser ici à Charles de La Morandière, Jean-François Brière ou bien encore à Jacqueline Hersart de La Villemarqué dont les travaux ont été très utiles pour ce mémoire.

Lors du deuxième chapitre, il a été question d'étudier le voyage en tant que tel, c'est-à-dire le trajet pour aller jusqu'aux bancs de pêche ou aux côtes canadiennes mais également celui pour aller chercher le sel et aussi pour revenir à Honfleur. Grâce aux dates présentes dans les rapports de mer, il a été possible de calculer le temps de chaque étape du voyage et ainsi de constater notamment que ces durées étaient similaires par exemple à celles trouvées par André Zysberg pour la période 1665-1685 à Honfleur³⁹⁴. Les journaux de navigation ont également été utiles pour ce chapitre afin d'en savoir davantage sur les lieux que les terre-neuvas honfleurais ont rencontré et noté dans ces documents (des lieux qui devaient très certainement leur servir pour se repérer). Les navires aperçus par les marins sont également mentionnés dans certains journaux et quelques rapports de mer, nous permettant ainsi de voir les interactions qu'il y a pu y avoir entre les navires morutiers et d'autres navires qui n'étaient alors pas nécessairement des ennemis. Pour ce qui est de

³⁹⁴ ZYSBERG, « Les terre-neuvas...

la pêche à proprement parlé, les sources étudiées ne donnent que très peu de renseignements sur son fonctionnement et comment cela se déroulait. Fort heureusement, de nombreux travaux et ouvrages ont été faits à ce sujet et on connaît donc la manière dont la pêche morutière fonctionnait. Cela étant, les congés de navigation, les rapports de mer et les journaux de navigation permettent tout de même de connaître le type de pêche pratiquée par les terre-neuvas, ce qui a permis de constater que de 1700 à 1713, Honfleur était encore un port qui armait majoritairement pour la pêche errante.

Le métier de marin à l'époque moderne, et notamment de terre-neuva, est réputé pour avoir été éreintant et difficile, aussi bien physiquement que moralement. Le but du troisième chapitre de ce mémoire était alors de vérifier cette hypothèse grâce aux différentes sources disponibles. Effectivement, la vie de terre-neuva n'était pas la plus reposante et la plus confortable mais certains points sont tout de même à relativiser. Par exemple, parmi les 93 rapports de mer de Honfleur de 1700 à 1713, 34 évoquent des tempêtes, des vents violents ou une mer agitée mais cela signifie donc que pour les 59 rapports de mer restants, le temps a été plutôt favorable durant la campagne de pêche. De même, 25 rapports de mer mentionnent des avaries, ce qui veut dire que les 68 autres rapports de mer n'en évoquent pas et donc que les terre-neuvas n'ont très probablement pas rencontré de problèmes majeurs vis-à-vis de leur navire. Cela ne veut pas forcément dire qu'il n'y a pas eu de tempêtes ou d'avaries lors de ces campagnes de pêche morutière mais du moins, s'il y a eu par exemple des vents violents ou une dégradation sur le terre-neuvier, cela n'a pas dû avoir de gros impact sur la campagne de pêche, auquel cas le capitaine l'aurait mentionné lors de la rédaction du rapport de mer.

Concernant la guerre de Succession d'Espagne, celle-ci a eu de véritables conséquences sur la pêche à la morue honfleuraise. En effet, l'étude des sources a démontré qu'il y a eu très peu de départs à Honfleur durant ce conflit, principalement en raison d'une augmentation des dangers sur les mers à cause des corsaires. La forte diminution de sources de 1703 à 1712 (voire l'absence totale pour certaines années) prouve que très peu de terre-neuviers honfleurais ont pris le risque de partir pour Terre-Neuve durant cette période. Les rapports de mer de navires ayant tout de même quitté Honfleur pour se rendre à Terre-Neuve (ou du moins tenter d'y aller) ont quant à eux été très intéressants à lire, nous montrant notamment comment les hommes à bord des terre-neuviers réagissaient face à l'attaque de corsaires ou bien ce qu'il advenait d'eux lorsqu'ils étaient embarqués par l'ennemi. A ce sujet, le cas de l'*Éternité* a été d'autant plus intéressant que la présence de ce navire morutier a été retrouvée dans des sources anglaises, les *Prize Papers*, que j'ai eu la chance de pouvoir consulter.

Plusieurs aspects et sujets évoqués au cours de ce mémoire mériteraient d'être un peu plus étudiés et approfondis. Il pourrait être pertinent de savoir concrètement comment se passait le déchargement à Honfleur au retour d'une campagne de pêche et notamment comment se déroulait la vente des morues : à qui étaient-elles vendues, est-ce que cela avait lieu à Honfleur ou encore à quel prix étaient-elles vendues ? De même, il serait intéressant de savoir de quelle manière était payés les terre-neuvas et quel était le montant de leur salaire pour une campagne de pêche. Enfin, l'étude des journaux de navigation pourrait également être approfondie afin d'aborder ou de compléter d'autres thématiques comme celle du climat.

Sources et bibliographie

Sources :

Archives départementales du Calvados (AD 14) – Série 2ii : Amirauté de Honfleur

- Congés de navigation
 - 2ii/263 18/01/1700 - 19/01/1701
 - 2ii/264 02/01/1701 - 23/06/1703
 - 2ii/265 05/07/1703 - 03/07/1713
 - 2ii/266 04/07/1713 - 22/05/1715 (uniquement les congés de navigation de 1713)

- Rapports de mer
 - 2ii/304 23/12/1698 – 02/01/1700 (uniquement les rapports de mer de 1700)
 - 2ii/305 02/01/1700 - 23/12/1700
 - 2ii/306 23/12/1700 - 25/06/1703
 - 2ii/307 02/07/1703 – 28/06/1713
 - 2ii/308 01/07/1713 – 09/11/1715 (uniquement les rapports de mer de 1713)

- Journaux de navigation
 - 2ii/323 1700
 - 2ii/324 1701
 - 2ii/325 1704
 - 2ii/326 1710
 - 2ii/327 1713

- Procédures criminelles
 - 2ii/617 1713-1720

Archives départementales du Calvados (AD 14) – Sous-série 4E : État civil de Honfleur (naissances, mariages, décès)

- Paroisse Notre-Dame, 1716-1791
- Paroisse Sainte-Catherine, 1659-1675, 1676-1690, 1691-1711, 1721-1736, 1748-1753

- Paroisse Saint-Léonard, 1674-1691
- Vasouy, 1673-1793

National Archives - HCA 32 : High Court of Admiralty : Prize Court

- Prize Papers
 - HCA 32/57/85

Bibliographie :

Instruments de travail :

BORGHETTI Maria-Novella, « Histoire quantitative, histoire sérielle » dans DELACROIX Christian, DOSSE François, GARCIA Patrick, OFFENSTADT, *Historiographies, Concepts et débats I*, Paris, Gallimard, 2010

Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, <https://www.cnrtl.fr/definition>

JAL Augustin, *Nouveau Glossaire antique*, Paris, F. Didot frères, 1848

LACHIVER Marcel, *Dictionnaire du monde rural*, Paris, Fayard, 1997

Ouvrages sur l'histoire moderne :

BÉLY Lucien, *La France moderne, 1798-1789*, Paris, Presses universitaires de France, 1994

BÉLY Lucien, *Les relations internationales en Europe, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, Presses universitaires de France, 1992

LACHIVER Marcel, *Les années de misère, La famine au temps du Grand Roi*, Paris, Fayard, 1991

LESSARD Régnald, *Au temps de la petite vérole, la médecine au Canada aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Québec, Septentrion, 2012

Ouvrages sur l'histoire maritime :

AUMONT Michel, *Les corsaires de Granville, une culture du risque maritime (1688-1815)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013

BLANKEN Jacques, *Contrebandiers : smogleurs en Manche, histoire d'un commerce interlope*, Châteaulin, Locus Solus, 2015

BUTEL Paul, *Européens et espaces maritimes (vers 1690-vers 1790)*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 1997

BUTI Gilbert, CABANTOUS Alain, *Être marin en Europe occidentale (1550-1850)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016

CABANTOUS Alain, « Apprendre la mer : remarques sur l'apprentissage des mousses à l'époque moderne », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 1993, n°40-3, p. 415-422

CABANTOUS Alain, *Dix mille marins face à l'océan : les populations maritimes de Dunkerque au Havre au XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, Publisud, 1991

CABANTOUS Alain, « Gens de mer, guerre et prison : la captivité des gens de mer au XVIII^e siècle », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 1982, n°28-2, p. 246-267

CABANTOUS Alain, *La vergue et les fers : mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France, XVII^e-XVIII^e siècle*, Paris, Tallandier, 1984

CABANTOUS Alain, *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (XVI^e - XIX^e siècle)*, Paris, Fayard, 1990

CABANTOUS Alain, « Le corps introuvable. Mort et culture maritime (XVI^e-XIX^e siècles) », *Histoire, économie et société*, 1990, n°3, p. 321-336

CABANTOUS Alain, *Les citoyens du large : les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Aubier, 1995

CABANTOUS Alain, « Religion et monde maritime au Havre dans la seconde moitié du XVII^e siècle », *Annales de Normandie*, 1983, n°1, p. 3-20

CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André, PERON Françoise, *Les Français, la terre et la mer XIII^e – XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005

LE BOUËDEC Gérard, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997

LEPAGE Jean, « Les saints protecteurs de navires dans la Normandie des XVIII^e et XIX^e siècles », *Annales de Normandie*, 1980, n° 1, p. 35-53

LESPAGNOL André, *Messieurs de Saint-Malo : une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011

MOLLAT Michel, *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987

MORIEUX Renaud, *Une mer pour deux royaumes : la Manche, frontière franco-anglaise, XVII^e-XVIII^e siècles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008

Ouvrages sur la pêche morutière :

BELLET Adolphe, *Les français à Terre-Neuve et sur les côtes de l'Amérique du Nord : la Grande pêche de la Morue à Terre-Neuve depuis la découverte du Nouveau Monde par les Basques au XIV^e siècle*, Paris, Chalamel, 1902

BRIÈRE Jean-François, *La pêche française en Amérique du Nord au XVIII^e siècle*, Montréal, Fides, 1990

DUHAMEL DU MONCEAU Henri-Louis, *Traité général des pêches, et Histoire des poissons qu'elles fournissent, tant pour la subsistance des hommes, que pour plusieurs autres usages qui ont rapport aux Arts et au Commerce*, Paris, 1769

HERSART DE LA VILLEMARQUÉ Jacqueline, *La pêche morutière française de 1500 à 1950 : statistiques, climat et société*, Port-en-Bessin, Ifremer, 1995

LA MORANDIÈRE Charles de, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale : des origines à 1789*, tomes 1, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962

LITALIEN Raymonde, « Granville et la pêche à la morue dans le golfe du Saint-Laurent au XVIII^e siècle, d'après les registres de l'inscription maritime », *Études canadiennes*, 1982, n°13, p. 25-31

MIMEAULT Mario, « La pêche à la morue des Français d'Amérique du Nord de 1500 à 1763 : un atout dans la géopolitique française », *Acadiensis*, 2018, n°47, p. 26-49

Ouvrages sur les amirautés :

DARSEL Joachim, « L'amirauté en Normandie, IX. - Amirauté de Honfleur (1^{ère} partie) », *Annales de Normandie*, 1977, n°27-2, p. 151-164

DARSEL Joachim, « L'amirauté en Normandie, IX. - Amirauté de Honfleur (2^e partie) », *Annales de Normandie*, 1977, n°27-3, p. 267-280

GRANCHER Romain, « Les pêcheurs devant un tribunal d'amirauté (Dieppe, XVIII^e siècle) : sources, historiographie, hypothèses », *Annales de Normandie*, 2013, n°63-1, p. 93-109

VIGNOLS Léon, « Une source documentaire trop peu utilisée : les archives des anciennes amirautés françaises », *Annales*, 1930, n°8, p. 565-571

ZYSBERG André, « La vie quotidienne en mer d'après les rapports du siège d'amirauté de Honfleur », *Revue d'histoire maritime*, 2014, n°19, p. 119-137

Ouvrages sur l'histoire de Honfleur :

BAILLEUL Nicolas (sous la direction de GUILLOREL Éva), *Origines, quotidien et comportements en mer : Les marins du long cours dans les procédures criminelles de l'amirauté de Honfleur (1681-1789)*, Caen, 2017

BOUGERIE Dominique, *Honfleur et les honfleurais : cinq siècles d'histoire*, tomes 1 et 2, Honfleur, Ed. Marie, 2002-2003

BRÉARD Charles, *Les Archives de la ville de Honfleur, Notes historiques et analyses de documents*, Paris, 1885

BRÉARD Charles, *Le vieux Honfleur et ses marins, biographies et récits maritimes*, Paris, Éditions des régionalismes, 2019

LEMERCIER François-Xavier, « La construction navale à Honfleur à la fin du XVI^e siècle » dans BARRÉ Éric, BARZMAN John, PIÉTRI-LÉVY Anne-Lise, *Environnements portuaires, port environnements*, Paris, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2003

LITALIEN Raymonde, « Honfleur, ville portuaire normande sous l'Ancien Régime, et sa vocation nord-américaine. », *Chronique d'histoire maritime*, 1998, n°37-1, p. 13-25

MANEUVRIER Christophe, « De Honfleur au Cap-Vert. Retour sur le voyage de Georges Bissipat dit « le Grec » de 1483 », *Annales de Normandie*, 2018, n°1, p. 45-54

MANEUVRIER-HERVIEU Paul, « Entre Honfleur et les Antilles : les journaux de bord de la traite des esclaves », *Annales de Normandie*, 2018, n°1, p. 113-137

MARIE-MARGUERITE Delphine (sous la direction de GUILLOREL Éva), *Richesse et exploitation scientifique des rapports de mer de l'Amirauté de Honfleur (1665 -1670)*, Caen, 2017

MASLIAH Marine (sous la direction de ZYSBERG André), *La pêche morutière honfleuraise de 1713 à 1719, Travail et comportements collectifs en mer des terre-neuvas honfleurais*, Caen, 2007

METTAS Jean, « Honfleur et la traite des Noirs au XVIII^e siècle », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, 1973, n°218, p. 5-26

TRAPU Thibault (sous la direction de GUILLOREL Éva), *Rapports sociaux et gens de mer, d'après les procédures criminelles de l'amirauté de Honfleur (1713-1720)*, Caen, 2020

VINTRAS Albert, *Répertoire numérique des archives municipales de Honfleur*, Caen, 1923

ZYSBERG André, « De Honfleur à Granville : bâtiments de commerce et de pêche au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle », *Annales de Normandie*, 1992, n°24, p. 201-224

ZYSBERG André, « Les terre-neuvas honfleurais au temps du Roi-Soleil (1665-1685) », *Annales de Normandie*, 2018, n°68-1, p. 87-111

Annexes

Annexe 1 : Base de données des 53 terre-neuviens à Honfleur de 1700 à 1713

Nom du navire	Tonnage du navire (en tonneaux)
<i>L'Alexandre</i>	110
<i>L'Amityé</i>	150
<i>L'Ange Gabriel</i>	120
<i>L'Angélique</i>	130
<i>La Belle Brume</i>	150
<i>La Bénédiction</i>	150
<i>La Bien Aymée</i>	60
<i>Le Bien Venu</i>	100
<i>La Blondelle</i>	150
<i>La Bonne Pensée</i>	180
<i>La Catherine</i>	45
<i>La Charité</i>	180
<i>La Colonne</i>	120
<i>Le Denis Triomphant</i>	100
<i>La Diligente</i>	35
<i>Le Don de Dieu</i>	70
<i>L'Espérance</i>	50

<i>L'Espérance</i>	70
<i>L'Éternité</i>	80
<i>Le Fortuné</i>	150
<i>Le Genêt</i>	140
<i>L'Herelle</i>	200
<i>L'Herelle</i>	150
<i>Le Jésus Maria Joseph</i>	100
<i>Le Laurier</i>	100
<i>Le Lyon</i>	300
<i>La Marye Anne</i>	100
<i>La Marye Anne</i>	120
<i>La Marye Margueritte</i>	150
<i>La Masse d'Hereulle</i>	200
<i>Le Neptune</i>	100
<i>Le Notre Dame de Grâce</i>	120
<i>La Paix</i>	250
<i>Le Portillon</i>	70
<i>Le Prince</i>	150
<i>La Providence</i>	70
<i>Le Repos de la Patrye</i>	300
<i>Le Saint André</i>	80
<i>La Sainte Barbe</i>	70

<i>Le Saint Esprit</i>	120
<i>Le Saint Georges</i>	250
<i>Le Saint Guillaume</i>	150
<i>Le Saint Jean</i>	120
<i>Le Saint Laurent</i>	300
<i>Le Saint Louis</i>	120
<i>Le Saint Nicolas</i>	120
<i>Le Saint Pierre</i>	40
<i>Le Saint Pierre</i>	70
<i>Le Saint Pierre</i>	120
<i>Le Saint Thomas</i>	80
<i>L'Union</i>	120
<i>La Ville de Honfleur</i>	120
<i>Le Yacq</i>	150

Annexe 2 : Base de données des terre-neuviens à Honfleur dont l'effectif de l'équipage est connu de 1700 à 1713

Navire	Source(s)	Nombre d'hommes dans l'équipage
<i>L'Alexandre</i> (110 tx)	Congé de navigation - 07/06/1713 (2ii/265)	17
<i>L'Amityé</i> (150 tx)	Congé de navigation - 06/07/1713 (2ii/266)	24
<i>L'Angélique</i> (130 tx)	Congé de navigation - 04/05/1700 (2ii/263)	24
<i>La Belle Brume</i> (150 tx)	Rapport de mer - 19/10/1700 (2ii/305)	25
<i>Le Bien Venu</i> (100 tx)	Rapport de mer - 18/12/1713 (2ii/308)	19
<i>La Bonne Pensée</i> (180 tx)	Congé de navigation - 19/03/1700 (2ii/263) Rapport de mer - 10/11/1700 (2ii/305)	37
<i>La Catherine</i> (45 tx)	Congé de navigation - 10/06/1713 (2ii/265) Rapport de mer - 28/10/1713 (2ii/308)	11
<i>La Charité</i> (180 tx)	Congé de navigation - 03/06/1713 (2ii/265)	22
<i>La Colonne</i> (120 tx) deux campagnes de pêche	Congé de navigation - 05/05/1700 (2ii/263) Rapport de mer - 05/01/1700 (2ii/305)	24 23

L'Espérance (70 tx) deux campagnes de pêche	Congé de navigation - 15/03/1700 (2ii/263)	14
	Congé de navigation - 21/06/1713 (2ii/265)	18
L'Éternité (80 tx)	Rapport de mer - 05/04/1704 (2ii/307)	20
Le Genêt (140 tx)	Rapport de mer - 27/08/1700 (2ii/305)	20
L'Herelle (200 tx)	Rapport de mer - 11/03/1700 (2ii/305)	31
L'Herelle (150 tx)	Congé de navigation - 20/04/1700 (2ii/263)	23
Le Jésus Maria Joseph (100 tx) trois campagnes de pêche	Congé de navigation - 27/03/1700 (2ii/263) Congé de navigation - 26/05/1713 (2ii/265) Rapport de mer - 02/01/1700 (2ii/305) Rapport de mer - 27/08/1700 (2ii/305)	18 pour les trois campagnes
Le Laurier (100 tx)	Congé de navigation - 01/07/1713 (2ii/265)	22
Le Lyon (300 tx)	Rapport de mer - 27/11/1700 (2ii/305)	56
La Marye Margueritte (150 tx)	Rapport de mer - 29/03/1702 (2ii/306)	19
Le Neptune (100 tx)	Rapport de mer - 27/08/1700 (2ii/305)	17

La Paix (250 tx)	Congé de navigation - 20/03/1700 (2ii/263) Rapport de mer - 06/11/1700 (2ii/305)	58
Le Prince (150 tx)	Congé de navigation - 15/09/1713 (2ii/266)	23
Le Repos de la Patrye (300 tx)	Congé de navigation - 15/03/1700 (2ii/263) Rapport de mer - 24/11/1700 (2ii/305)	70
Le Saint André (80 tx)	Congé de navigation - 12/04/1706 (2ii/265)	20
La Sainte Barbe (70 tx) deux campagnes de pêche	Congé de navigation - 03/04/1706 (2ii/265) Congé de navigation - 27/01/1711 (2ii/307)	17 pour les deux campagnes
Le Saint Georges (250 tx)	Rapport de mer - 02/03/1703 (2ii/306)	30
Le Saint Louis (120 tx)	Rapport de mer - 13/12/1700 (2ii/305)	22
Le Saint Nicolas (120 tx)	Congé de navigation - 05/05/1700	20
Le Saint Pierre (120 tx) deux campagnes de pêche	Congé de navigation - 26/06/1713 (2ii/265) Rapport de mer - 09/08/1700 (2ii/305)	19 pour les deux campagnes
Le Saint Pierre de Granville (70 tx)	Rapport de mer - 08/11/1700 (2ii/305)	11



Retranscription :

« Louis Alexandre de Bourbon Conte de Toulouse duc
 de Penthièvre et de Damville gouverneur et lieutenant général
 pour le roy en sa province de Bretagne pour l'amiral de France
 à tout ceux qui les p[re]sentes lettres verront salut scavoir
 faisons que nous avons donné congé et passeport à Jean
 Heuzey capitaine maistre et conducteur du navire nommé le
 Yacq du port de cent cinq[uan]te tonneaux ou environ estant de p[re]sent
 à Honfleur de bien et deubment équipés et munitionnés son
 navire et iceluy armé contre toutes incursions des ennemis
 d'estat des pirates et gens sans aveu pour les mener et conduire
 à La Rochelle et lieux adjents prendre et recueillir son sel et
 de là sur le banc banquereau ou le long des costes de la mer faire
 sa pesche des morües à la charge de ne faire par luy ny par ceux

de son équipage aucune traite n'y échange des pelleteries ès pais de la Nouvelle France directement ou indirectement à peine de confiscation de vaisseau et marchandises et après que visitations aura esté faite de sond[it] navire avant que de partyr qu'il aura presté le serment devant les juges de l'amirauté de garder et faire garder par ceux de son équipage les ordonnances de la marine et mis au greffe un rolle contenant le nombre des canons armés munitions et vituailles et les noms et surnoms le lieu de la naissance et demeure des hommes qui s'embarqueront sans en receler aucun et à son retour avant que de rien décharger fera fidèle raport de ce qui se sera fait et passé durant son voyage et déclarera s'il a ramené tous les hommes et s'il ne les a ramenez le lieu où il les a laissez sur les peines portée par les ordonnances et portera les pavillons armés et enseignes de sa majesté et les nostres durant son voyage prions et requérons tous princes potentats leurs lieutenants généraux amiraux gouverneurs de leurs provinces villes hommes et chefs de leurs armez maritimes mandons et ordonnons aux officiers de l'amirauté capitaines gardes costes et autres sujets du roy qu'il appartiendra laisser librement et seurement passer, aller, venir, séjourner et retourner, par chacun de leurs pouvoir de gouvernemens jurisdictions et d'estroits iceluy Jean Heuzey avec sond[it] vaisseau gens armés hardes et marchandises sans souffrir qu'il luy soit fait ou donné aucun trouble ny empeschemens quelconques mais au contraire toutte aide faveur et assistance en cas de besoing en tesmoin de quoy nous avons signé ces présentes et à icelles fait apposer le scel de nos armes et contre signer par le secrettaire général de la marine à Honfleur le vingt six iesme jour de may mil sept cents traize signé L. et de Bourbon sans paraphe, et plus bas par monseig[neu]r signé de Vallinierr scellé dud[it] seau de sire rouge et plus bas est écrit deslivré ce vingt six[i]è[me] jour de may mil sept cents traize receu pour le passeport sept livres douze sols

six deniers et pour la balize dix sols

Du samedy vingt sept[i]è[me] jour de may mil

sept centz traize à Honfleur

au greffe devant nous Jean Robinet con[seiller]

et ad[voc]at du roy en l'amirauté de France pour le siège

dud[it] Honfleur

Veu le congé cy dessus enregistré accordé à Jean Heuzé deu lieu

m[âtr]e du navire nommé l'Yacq pour faire le voyage de Terre-Neuve

à la pesche des molues après avoir pris son sel à La Rochelle

lieux circonvoisins ce que permis luy avons du consentement

du [?] du roy en ce siège après qu'il nous a esté aparu du rolle

de son équipage composé de vingt cinq personnes luy compris

de la visitte faite de sond[it] navire par Duval huissier de celle

du coffre de son chirurgien et d'un certificat du receveur de

l'hospital portant qu'il a donné aud[it] Heuzey pour garçon de chambre

Jean Delabare le tout conformément à l'ord[onnanc]e de la marine laq[ue]lle

il s'est soumis et obligé de garder et observer et le contenu aud[dit]

congé pour expédition duquel le receveur de son altesse sérénissime

a receu suivant la marque huit livres deux sols six deniers

et pour le pr[ése]nt enregistrement sept livres dix sols et a led[it] Heuzey

signé aprouvé en réforme et gloze aussy bien qu'en rayure

La Rochelle vingt cinq onze le tout vray

[signatures] »

Annexe 4 : rapport de mer du terre-neuvier l'Éternité le 05/04/1704 (AD 14, Amirauté de Honfleur, registre 2ii/307, p. 18-19)

Descriptio
 de la
 1704

 Le dit jour cinq^e jour d'auil Jean ^{de Fresnel} premier du dit navire
 est comparu à presonance de son manchon demeurant en ce lieu mais se
 d'un autre nomme l'Éternité du port de Honfleur vingt dix hommes au lieu de
 lequel apres avoir esté denoué par le dit de Fresnel lequel a promis faire
 la responce du port de Honfleur adit que en consequence du congé de
 feu messon aluy donné par monseigneur le Admiral de France du dix
 demay mie sept cents deux registres, au port de Honfleur le dit de Fresnel
 le dit de Fresnel mie sept cents trois il est party de ce port par quatre
 le dit de Fresnel mie sept cents trois avec le dit navire
 l'Éternité chargé de son lest et de vitailles pour faire le voyage du baug
 de terre neuve et y prendre des pesches de mollusques et prendre son sel
 ala rochele estant équipé en guerre et marchandises et son équipage
 composé de vingt six hommes et de deux canons ayant le dit jour quatorze
 heures alla à la voile et se vint aller moullier au large de la rade de
 du haire de grace ou il avoit esté en attendant de se conuoire jusque
 au cinq^e de May de la dite année et ayant approché le dit jour avec
 un navire du haire commandé par le capitaine metel comme en guerre
 et marchandise pour aller au dit baug de terre neuve et y prendre
 aussi son sel au dit lieu de la rochele de deux fregates desant mallo
 aussi armées en guerre et marchandise et plusieurs autres navires
 marchandises faisant route et estant survenu le vent contraire il
 avoit esté obligé avec toute la flotte de se plaindre ala rade de la rade
 de Honfleur le dit jour de May le dit jour fut jusque au lendemain sept
 du mois que venant de la rade de Honfleur avec toute la dite flotte et
 se route pour aller à cherbourg et estant en environ une lieue de la
 pointe de Honfleur il leur fut donné chasse par quatre fregates
 Angloise qui les poursuivy jusque ala rade du haire de grace
 lequel les oblige d'entrer dans le port le dit jour sept Lesquelles
 fregates Angloise qui estoient de cinquante a sixante pieces de Canon
 firent le dit navire du dit capitaine metel et autre baug et auquel
 lieu du haire le dit manchon fut obligé de rester jusque au vingt sept du
 dit mois de May attendant de se conuoire et comme les corsaires qui estoient
 au dit lieu du haire ne vouloyent y aller que ce vent fut
 favorable le temps et la saison présente le dit manchon et ayant

obtenu par permission d'en aller il mist ala voile la vingt sept dudit mois de
juin lors de quoy estoit de part d'abord dudit navire Jean l'anselin
Le dit navire matelot ~~et fut route pour la roche de saint~~
Laud en main ouest huit jours de vent contraire et fut encore obligé de relacher
ala bougie ~~ou estant le nomme Guillaume de la Roche mouffe de son~~
equipage de part aussy et fut audet lieu de la bougie jusque aux remises
du dit enduivant ~~qu'il mist ala voile pour continuer la route de la~~
roche en main celuy dudit mois ayant encore houvé les vents
contraire il fut obligé de relacher a chey boug le dix dudit mois ou il fut
obligé de rester jusque au dix septeme dudit mois d'ou il partit avecq dea
condoia pour continuer son voyage vers saint malo ou ledite condoia
devoit se rendre ledite condoia ayant eulre a saint malo le dix septeme
dudit mois ledit manchon les ayant quitte le vintz continua sa route les
capitaine et maistre desdites condoia luy ayant dit que devoient
rester a viron deux mois audet saint malo ce que ledit de condonace
s'arotte la raison presentee pour faire son voyage ce que l'obligé de
pour suivre sa route jusque au quinze dudit mois de juillet ou l'arriva
abouquard de lieue ducap d'ublang sablon qui est éloigné de quatre lieues
du port de brest La ou se repavant pour moullies les anes il adida deux
vaisseaux anglois qui luy pavurent sorty derrière on isle qui est
ala porte ducanon dudit cap d'ublang sablon lesquels arrivent
sur ledit manchon lequel avecq ce que avoit de canon ~~et de~~
pendant vne heure et demy contre ledites fregattes dans lequel
combat ledit manchon tua dans lesdites fregattes un homme et deux
qui furent estropez et dont l'un fut le bras coupé et l'autre la queue
casée sans que luy eust dans son bord aucune personne blessée
Noua ayant ledit manchon dit que sy son equipage avoit fait son
devoir que luy navrait neustre pas être plus jusque il se rallievent
tous dans le fond de la mer de pierre boyes son lieutenant
et vint cent villou son pillotte et chav lea montin son second pillotte
qu'ils la banderent pas ce que voyant ledit bayes avecq ledit
manchon capitaine qui ne pouvoit pas soutenir d'auantage
ce qui l'obligé a rendre aux deux fregattes qui estoient comme
dit est anglois les quels estoient composés de vingt deux sept
homme chacun avecq chacun deux pieces de canon en outre led
autres avoient qu'ils avoient dans leurs bords apres quoy
ledit manchon fut avecq son dit navire et son equipage conduit
a isle de gonneley La ou estant arrivé le soir dudit mois sur le
soir il fut et son equipage mis prisonniers ledit manchon ny resta
que jusque au lendemain matin qu'on luy donna la ville pour
prison et se sur plus y resta jusque ~~le~~ et le navire ayant
esté ad luy de bonne prise fut vendu dix neuf cents livres
ayant été audet lieu de gonneley jusque au dix Lesme de fevrier
deux qu'ils furent deus a liberte et partirent par le paquebot
Anglois qui les ramena audet a granville En sorte qu'il a fait
son retour en cette ville avecq ledite boyes villou et montin Le
huit dudit mois de fevrier le reste de son equipage estant aussy
de retour le mesme jour et quelques jours apres ne s'estant pas
autres chasses qui se rapportent a luy de pour suivre les
des norimée cy dessus qui ont de part ~~de~~ bien que ceux
qui ont abatu une dans le combat de la et de proceede contre
eux ainsi que ayastendra a l'ordonnance de l'ordonnance de
madame et de l'ordonnance de l'ordonnance de l'ordonnance
ledit manchon nous l'avons pour plus de faire revestir
Le present rapport aux fins desdites interventions et dommages
conformement auxdites ordonnances et reglements

Retranscription :

« Du dict jour cinq[i]è[me] jour d'avril devant monsieur de Fresnel premier dud[it] Vicquelin (?) S'est comparu en personne Adan Manchon demeurant en ce lieu maistre du navire nommé l'Éternité du port de quatre vingt dix thonnaux ou environ lequel après avoir esté de nous juré de dire vérité ce qu'il a promis faire en la présence du procureur du roy en ce siège a dit qu'en conséquence du congé et permission à luy donnée par monseigneur l'admiral de France du dix[i]è[me] de may mil sept cents deux registre au greffe de ce siège le trente et un Iesme jour de mars mil sept cents trois il est party de ce port le quatorze Iesme jour du mois d'avril de la ditte année mil sept cents trois avec le dict navire l'Éternité chargé de son lest et des vituailles pour faire le voyage du bancq de Terre Neufve à la pesches des molluës et prendre son sel à La Rochelle estant équipé en guerres et marchandises et son équipage composé de vingt personnes luy compris ayant le dict jour quatorze de dudict, mois à la voile et seroit allé mouellier l'ancre à la rade du Havre de grâce où il auroit resté en attendant des convois jusque au cinq[i]è[me] de may de la ditte année et ayant apareiller le dict jour avecq un navire du Havre commandé par le capitaine Meteil armé en guerre et marchandise pour aller au dict bancq de Terre Neufve et prendre aussy son sel au dict lieu de La Rochelle et deux fregatte de Saint Mallo aussy armée en guerres et marchandise et plusieurs autres navires marchands faisant route et estant survenu le vent contraire il auroit esté obligé avec toutte la flotte de relâcher à la Hougue le six Iesme jour de may en suivant où il fut jusque au lendemain sept du mesme mois qu'il remis à la voile avecq toutte la ditte flotte et fit route pour aller à Cherbourg et estant environ une lieue de la pointe de Barfleur il leur fut donné chasse par quatre fregatte engloise qui les poursuivy jusque à la rade du Havre de grâce ce qu'il les obligea d'entrer dans le port le dit jour sept lesquelles fregatte engloise qui estoient de cinquante à soixante pièces de canon prirent le dit navire du dict capitaine Meteil et autre barques auquel lieu du Havre le dict Manchon fut obligé de rester jusque au vingt sept du mois pour attendre des convois et comme les convois qui estoient

au dict lieu du Havre ne voulurent partir quoy que le vent fust favorable le temps et la saison présante le dict Manchon et ayant

obtenu permission de s'en aller il mist à la voile le vingt sept du dit mois de juin lors de quoy estoit dézerté du bord du dict navire Jean Lanselin matelot et fit route pour La Rochelle et estant le landemain vingt huit pris de vent contraire il fut encore obligé de relacher à la Hougue où estant le nommé Guillaume Lelièvre mousse de son équipage dézerta aussy et fut au dict lieu de la Hougue jusque au premier de juillet en suivant qu'il se mist à la voile pour continuer la route de La Rochelle mais le deux[i]è[me] du dict mois ayant encore trouvé les vents contraire il fut obligé de relâcher à Cherbourg le deux[i]è[me] du dict mois où il fut obligé de rester jusque au unze iesme du dict mois d' où il partit avecq des convois pour continuer son voyage vers Saint Malo où les dicts convois devoient se rendre, les dicts convois ayant entré à Saint Mallo le traize Iesme du dict mois le dict Manchon les ayant quitté le unze continua sa route les capitaine et maistres des dicts convois luy ayant dit qu'il devoient rester [en]viron deux mois au dict Saint Mallo ce qu'il l'obligea de continuer sa route la saison presante pour faire son voyage ce qu'il l'a obligé de poursuivre sa route jusque au quinze du dict mois de juillet où il arriva à un quard de lieux du cap du Blanc Sablon qui est éloigné de quatre lieux du port de Brest la où se préparant pour mouiller ses ancre il advisa deux vaisseaux anglois qui luy parurent sorty derrière un islle qui est à la portée du canon du dict cap du Blang Sablon lesquels arrivèrent sur le dict Manchon lequel avecq ce qu'il avoit de canon se baty pendant unne heure et demye contre lesdittes fregattes dans lequel combat le dict Manchon tua dans les dittes fregattes un homme et deux qui furent estropiez dont l'un eut le bras coupé et l'autre la cuisse casée sans qu'il eust dans son bord aucunes personne blessez nous ayant le dict Manchon dit que sy son équipage avoit fait son devoir qu'il n'auroit peustre pas esté pris puisque il s'en allèrent tous dans le fond de calle à la réserve de Pierre Boyer son lieutenant et Vincent Villou son pillotte et Charles Frontin son second pillotte

qu'ils l'abandonnèrent parce que voyant le dict Boyer averty le dict Manchon capitaine qu'il ne pouvoit pas souttenir davantage ce qu'il l'obligea à se rendre aux deux corsères qui estoient comme dict est anglois lesquels estoient composée de vingt six ou vingt sept homme chacun avecq chacun deux pièces de canon en outtre les autres armes qu'ils avoient dans leurs bords après quoy le dict Manchon fut avecq son dict navire et son équipage conduit à l'islle de Garnezey là où estant arrivé le saize du dict mois sur le soir il fut et son équipage mis prisonnier & lequel Manchon n'y resta que jusque au lendemain mattin qu'on luy donna la ville pour prison et le surplus y resta et le navire ayant esté adjugé de bonne prise fut vendu dix neuf cents livres ayant esté au dict lieu de Garnezey jusque au deux Iesme de febverier dernier qu'ils eurent leurs liberté et partirent par le pacquebot englois qui les ramena à Granville en sorte qu'il a fait son retour en cette ville avecq lesdits Boyer Villou, et Frontin, le huict du dict mois de febverier le reste de son équipage estant aussy de retour le mesme jour et quelques jours après ne s'étant passé autres choses se raportant à justice de poursuivre les desnommée cy dessus qui ont dézerté aussy bien que ceux qui l'ont abandonné dans le combat et de procéder contre eux ainsy qu'il apartiendra au termes des ordonnance de la marine et règlements donnée en conséquence ce requerant le dict Manchon nous l'avons permis de faire vériffier le présent raport aux fins de ses intérêts et dommages conformément au dictes ordonnances et règlements »

Deposition taken the 5th of July 1703 before Robert Lee
 John Martin & Elias Perchard Gent: Commis^{rs} appointed for
 prizes brought into the port of Guernsey by virtue of a Commission under
 the great Seal of the high Court of Admiralty of England bearing date
 the 13th August 1702

Captⁿ Daniel Dourndwell Commander of y^e Privateer called the hope of Guernsey
 declareth on his solemn oath that being a crewing in company of Captⁿ John Brock
 Commander of the George Privateer of this Island on Saturday last the 3rd Instant in the
 Bay of Blaise habons near Inqueb he spied a sail about 5 of the Clock in the
 morning w^{ch} was coming from the westward steering his course both to whom they
 two Privateers gave chase and about 8 of the Clock in the morning came up to her
 and fired upon her and fired upon them Gun's & Smale arms and having been
 engaged about an hour during w^{ch} time there was one man killed & one wounded
 aboard the S^d Captⁿ Brock & one wounded on board the deponent after w^{ch} it
 was resolved by the deponent & Captⁿ Brock to flay her aboard upon which he
 the depon^t clapp the said shipp aboard by the Starboard Side and Captⁿ Brock by the
 Starboard Side w^{ch} shipp being taken proved to be a Pinck called the Eternity of
 Ham fleur Comanded by Captⁿ Adam Marchon mounted with 8 Gun's and Smale
 Arms & 17 men in her ballast bound for Rochel & from thence to the banks of
 new found land and having made the best of their way with the said shipp
 for the Guernsey they arrived yesterday about 7 of the Clock in the afternoon &
 further declareth that on Friday last about 5 of the Clock in the morning they
 boarded a Gabarr from whence the men were long a shore in their boat &
 finding nothing but sand the wind being contrary for to send her to any port
 were obliged to sunk her.

Signed the marke H of Captⁿ Daniel Dourndwell

Adam Marchon aged about 44 years declareth on his solemn oath that he is borne att
 Ham fleur and that he is a married man & lives there with his wife & family
 is subject to the french King:

To y^e: 2^d: Interrogatory that he had sixtteen men & boy's belonging to his crew besides himselfe and that
 none aboard had any futs in the shipp & that itt did wholly belong to M^r: Lyon of
 Ham fleur Marchant.

To y^e: 3^d: that he the depon^t was master & Commander of the shipp now in question and hath been
 so onely this voyage

To y^e: 4th: that the shipp's name is called the Eternity of Ham fleur, and formerly the Hind Pink
 burthen about a 100 Tuns English built

To y^e: 5th: that coming out of Ham fleur was bound to Rochel for to take in salt & from thence
 to the bank of new found land.

To y^e: 6th & 7th: that he doth not know of any other owners

To y^e: 8th: Nilhill

To y^e: 9th: that he hath noe Loading on board but balast

To y^e: 10th: Nilhill

To y^e: 11th: that att his return from new found land he was bound to Ham fleur

To the 12th that he had eight Guns twelve muskets 4 pistols and 4 cutlasses & powder and ammunition accordingly & was taken in at port Louis two other Guns and had with him his Commission or Letter of marque which had been shewed him dated the 10th of May 1702 & indorsed & registered the 31st March 1703.

To yf: 13th 14th 15th & 16th Nilhille

To yf: 17th that he was taken on Saturday last the 3rd Instant about 8 of the Clock in the morning in Banc Sallons bay near conquest by Captⁿ Daniel Pouchonwell commander of a Privateer called the hope of Guernsey and Captⁿ John Brod commander of the Privateer called the George of the said Island after a fight of about an hour during which time he made all the resistance he could with his Guns & small arms & killed one man & wounded two others on board the said two Privateers and brought the said Shipp in the Beer of this Island yesterday about six or seven of the Clock in the afternoon

To yf: 18th 19th 20th & 21st Nilhille

Signed Adam Manchon

Peter Bouye aged about 44 years declareth on his solemn oath that he is an inhabitant of Hamfleur and liveth there with his wife and family and is a subject to the french King.

To yf: 2^d that they were 17 men & boys belonging to the Shipp now in question that none on board had any Ints in the said Shipp that he doth not know any other owner but M^r: Lyon merchant at Hamfleur

To yf: 3^d that Adam Manchon was Captⁿ and Commander of the said Shipp & he the depon^t: Lieuten^t:

To yf: 4th that the Shipp is called the Unity of Hamfleur further about a 100 Tuns English built

To yf: 5th that sailing from Hamfleur was bound for Rochel fr to take in salt & from thence to the bank of Newfoundland

To yf: 6th that he doth not know any other owners

To yf: 8th Nilhille

To yf: 9th & 10th that they had nothing but balast aboard

To yf: 11th that they were to return with their loading of fish to Hamfleur

To yf: 12th that they had 8 Guns twelve muskets 4 pistols & 4 cutlasses and ammunition accordingly: that this Captⁿ had a Commission on board at the time of his being taken w^{ch} hath been shewed him registered at ^{the} mention^t at the back ^{side} at Hamfleur the 31st of march 1703

To yf: 13th 14th 15th & 16th Nilhille

To yf: 17th that they were taken on Saturday last about 8 or 9 in the morning in Banc Sallons bay near the conquest by two Privateers of this Island one called the hope commanded by Captⁿ Daniel Pouchonwell who boarded the first & by Captⁿ John Brod commander of the other Privateer called the George after a resistance of about an hour with Guns & small arms during which time they killed a man & wounded two others in the 1st Privateer & have brought the said Shipp in the Beer of this Island about 7 of the Clock in the afternoon Yesterday

To yf: 18th 19th 20th & 21st Nilhille

Signed B. Bouye

Repetit & recognit Coram Nobis

Robert: Lee J. Martin Elias Berhard
Jes. Toumy Greffier & Notary Royall

Rolle de L'équipage du navire
 l'Éternité de Honfleur du port de quatre
 vingt dix tonneaux du emuson allant au
 la pêche de la morue sur le Banc de terre
 neuve en quest et marchandise armé
 de huit canots et de douze fusils année 1703

L'equipement

Pierre Boyer de
 Honfleur 49 h n.
 maître

- Adam manchon d'honfleur Cap. 44 m ch
- Yvain d'ellou de t. pilot. 38 p. Pv
- Robert le Page de t. contrem. 48 m. ch
- Charles longue de t. charp. 48 m ch
- Robert ruben de t. chirurgien. 46 m ch
- André Delaney de quemeauville 40 m Pv
- Jacques Mirelet de Honfleur et de t. ma. 48 m Pv
- Jacques Puyal de t. 45 p. ch
- Jean Lanectin de t. 42 h ch
- Guille? compere de t. 47 p ch
- François Boereux de t. 30 m ch

experte au laur
 le 12 juin 1703
 Lemerrier

Jacques Chissey de Bonfleur ... 30 fr ch
 Charles Frontin de ... 20 m ch
 Adrien Le Selain de ... 30 m ch
 Guille Lomet de ... 14 p ch
 Francois Le Sieur de ... 16 p ch
 Charles Lacombe de ... 15 p ch

au bureau le 12 juin
 Lemercier
 le 29 juin 1709
 au bureau
 Lemercier

18 Personnes

Il est permis au d. menchon de la ligue
 de six sept matelots et matelot de nommes
 au present rolle pour aller a la peche de
 la morue ayant commission en quevre a la
 charge de lui en les ordonnances, fait
 au Bureau des classes a Bonfleur le 19
 aout 1703 D. Lafortemarion

Charles Chouteau de Bonfleur maître et arm
 par augmentation

D. Lafortemarion

Du 5 juillet 1703
 Jacques Loyer de Cherbourg
 maître

14 p ch
 pour et pour mis le voyage a Cherbourg
 le 5 juillet 1703

Lemercier

Table des figures

- Cartes

Carte 1 : Carte de Terre-Neuve, première de couverture

Carte 2 : Carte de Terre-Neuve et des bancs de pêche, p. 3

Carte 3 : Plan de Honfleur, p. 6

Carte 4 : Carte de l'estuaire de la Seine, p. 8

Carte 5 : Carte du Grand Banc de Terre-Neuve, p. 64

Carte 6 : Carte du golfe du Saint-Laurent, p. 67

- Diagrammes

Diagramme 1 : Origines des noms des terre-neuviers à Honfleur de 1700 à 1713, p. 25

Diagramme 2 : Lieux où les terre-neuviers honfleurais allaient chercher le sel de 1700 à 1713, p. 43

Diagramme 3 : Pourcentage des terre-neuviers honfleurais pratiquant la pêche errante ou la pêche sédentaire, de 1700 à 1713, p. 58

Diagramme 4 : Les lieux où les marins désertaient des terre-neuviers honfleurais, de 1700 à 1713, p. 81

Diagramme 5 : Raisons pour lesquelles les marins n'ont pas poursuivi le voyage à bord des terre-neuviers honfleurais, de 1700 à 1713, p. 83

Diagramme 6 : Les types d'avaries sur les terre-neuviers honfleurais, de 1700 à 1713, p. 87

- Graphiques

Graphique 1 : Nombre de congés de navigation par année à Honfleur (1700-1713), p. 13

Graphique 2 : Nombre de rapports de mer par année à Honfleur (1700-1713), p. 13

Graphique 3 : Nombre de journaux de navigation par année à Honfleur (1700-1713), p. 14

Graphique 4 : Tonnage des 53 terre-neuviers à Honfleur de 1700 à 1713, p. 23

Graphique 5 : Nombre d'hommes par équipage sur les terre-neuviers honfleurais de 1700 à 1713, p. 28

Graphique 6 : Tonnage du navire morutier en fonction du nombre d'hommes dans l'équipage (à Honfleur de 1700 à 1713), p. 30

Graphique 7 : Les quantités de sel embarquées par les terre-neuviers honfleurais de 1700 à 1713, p. 41

Graphique 8 : Nombre de départs des terre-neuviers par mois à Honfleur, de 1700 à 1713, p. 46

Graphique 9 : Durées effectuées par les terre-neuviers pour faire le voyage entre Honfleur et le lieu où ils récupéraient le sel, de 1700 à 1713, p. 50

Graphique 10 : Durées effectuées par les terre-neuviers pour faire le voyage entre le lieu où ils récupéraient le sel et Terre-Neuve, de 1700 à 1713, p. 51

Graphique 11 : Durées effectuées par les terre-neuviers pour faire le voyage entre Honfleur et Terre-Neuve, de 1700 à 1713, p. 52

Graphique 12 : Le temps passé à Terre-Neuve par les terre-neuviers honfleurais, de 1700 à 1713, p. 53

Graphique 13 : Le nombre de terre-neuviers honfleurais arrivés à Terre-Neuve, par mois, de 1700 à 1713, p. 54

Graphique 14 : Les durées effectuées par les terre-neuviers pour faire le voyage entre Terre-Neuve et Honfleur, de 1700 à 1713, p. 55

Graphique 15 : Nombre de départs de terre-neuviers par année à Honfleur (1700-1713), p. 97

- Illustrations

Illustration 1 : Terre-neuviers destinés à la pêche sur les bancs, p. 20

Illustration 2 : Terre-neuviers destinés à la pêche de la morue sèche, p. 21

Illustration 3 : La pêche de la morue verte, p. 60

Illustration 4 : La pêche de la morue sèche, p. 62

- Tableaux

Tableau 1 : Effectifs des équipages des navires honfleurais effectuant la pêche de la morue sèche de 1700 à 1713, p. 29

Tableau 2 : Lieux de naissances et de décès de 12 capitaines honfleurais, p. 37

Tableau 3 : Lieu d'habitat des hommes de l'équipage de l'*Espérance*, p. 39

Tableau 4 : Durée moyenne des étapes de la campagne des terre-neuviers honfleurais (1700-1713), p. 56

Tableau 5 : Les marins de l'équipage de l'*Éternité*, p. 104

Table des matières

Avant-propos	1
Introduction	2
<i>Une présentation du sujet</i>	2
<i>Les Amirautés</i>	9
<i>Une présentation des sources</i>	10
<i>L'historiographie du sujet</i>	14
Chapitre 1 : L'armement du navire	19
I – Le navire morutier	19
1. Le type de bateau.....	19
2. Le tonnage du navire.....	22
3. Le nom du navire.....	24
II – L'équipage	27
1. Le nombre d'hommes.....	27
2. La composition de l'équipage.....	31
3. L'origine des marins.....	36
III – Le chargement du bateau	41
1. Le sel.....	41
2. Le matériel de pêche et les vivres.....	43
IV – Les départs des terre-neuviers	46
Chapitre 2 : Le déroulement du voyage et de la pêche	49
I – La durée et l'itinéraire du voyage	49
1. Le trajet pour aller à Terre-Neuve.....	49
2. Le temps passé à Terre-Neuve.....	53
3. Le retour à Honfleur.....	55

II - La pêche de la morue verte et la pêche de la morue sèche : deux pratiques différentes.....	57
1. Proportion des deux pêches.....	57
2. Les techniques de pêche.....	59
III - Les lieux évoqués au cours de la campagne de pêche.....	64
1. Où se déroulait la pêche ?.....	64
2. Les lieux rencontrés par les terre-neuvas.....	65
IV - Les navires rencontrés lors du voyage.....	68
1. Les navires français.....	68
2. Les navires étrangers.....	70
Chapitre 3 : Le quotidien des terre-neuvas : un quotidien mouvementé ?..	72
I – Des conditions de voyage éprouvantes.....	72
1. Une vie à bord difficile.....	72
2. Une violence présente à bord.....	74
3. Les maladies et les décès survenus à bord.....	76
II - Des changements au sein de l'équipage.....	80
1. Les cas de désertion.....	80
2. Des hommes engagés au cours du voyage.....	83
III - Des imprévus au cours du voyage.....	87
1. Les avaries.....	87
2. Des itinéraires de voyage différents : l'exemple du <i>Repos de la Patrye</i>	89
IV - Une vie encadrée par le travail et la religion.....	91
1. Le travail des terre-neuvas.....	91
2. La présence de la religion à bord du navire.....	92
Chapitre 4 : La pêche durant la guerre de Succession d'Espagne.....	95
I - Une période marquée par des conflits (fin XVII^e - début XVIII^e siècle).....	95
II - Les conséquences de la guerre sur les départs des navires morutiers.....	97
III - Une insécurité grandissante sur les mers : les corsaires.....	100

IV - Des manières de voyager différentes.....	106
1. Un armement différent ?.....	106
2. Naviguer avec d'autres bateaux.....	108
V - La fin de la guerre : une reprise de la pêche.....	111
Conclusion.....	113
Sources et bibliographie.....	116
Annexes.....	123
Tables des figures.....	142
Table des matières.....	144

En 1497, le Vénitien Jean Cabot redécouvre l'île de Terre-Neuve alors qu'il cherchait un passage vers l'Asie. Les Européens, notamment les Bretons et les Normands, commencent alors à rejoindre cette île dès le début du XVI^e siècle. Dès lors, de par son extrême abondance en morues, les départs vers Terre-Neuve et plus particulièrement vers ses bancs de pêche ne font que se poursuivre tout au long de l'époque moderne. En 1664, on compte 17 ports en France pratiquant la pêche morutière à Terre-Neuve. Parmi eux on retrouve Honfleur, une ville portuaire située à l'embouchure de la Seine dans le Calvados. Dès la fin du XV^e siècle, Honfleur fait partie des ports les plus importants de Normandie. Son activité principale n'est autre que la pêche et la pêche morutière devient progressivement la plus importante de cette ville. En effet, au XVII^e siècle, Honfleur est le second port morutier du pays, juste après Saint-Malo. Il s'agit donc dans ce mémoire d'étudier la pêche à la morue honfleuraise et à travers différents documents, tels que des rapports de mer ou bien encore des journaux de navigation, de connaître et de comprendre le déroulement d'une campagne de pêche vers Terre-Neuve avec toutes ses spécificités et ses singularités. L'intérêt de cette étude, dont les bornes chronologiques s'étendent de 1700 à 1713, est également d'étudier la pêche morutière durant un conflit, ici la guerre de Succession d'Espagne.

Mots-clés : Histoire maritime – Pêche morutière – Honfleur – Terre-Neuve – XVIII^e siècle – Terre-neuvier – Marin – Terre-neuva - Corsaire – Guerre de Succession d'Espagne