Quelques réflexions sur le succès initial de la filière morutière malouine avec le Sud-Ouest et la Méditerranée : les cas de Bordeaux et de Marseille

*A Few Thoughts on the Initial Success of the Cod Trade with the South-West and
the Mediterranean: The Cases of Bordeaux and Marseille*

Bernard Allaire

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/4016>

DOI : 10.4000/abpo.4016

ISBN : 978-2-7535-7691-9

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 6 décembre 2018

Pagination : 223-246

ISBN : 978-2-7535-7572-1

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Bernard Allaire, « Quelques réflexions sur le succès initial de la filière morutière malouine avec le Sud-Ouest et la Méditerranée : les cas de Bordeaux et de Marseille », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 125-3 | 2018, mis en ligne le 06 décembre 2020, consulté le 06 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/4016> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.4016>

Quelques réflexions sur le succès initial de la filière morutière malouine avec le Sud-Ouest et la Méditerranée : les cas de Bordeaux et de Marseille

Bernard ALLAIRE

Chargé temporaire de recherche, Trinity College, Dublin (Irlande)

Pour continuer sur la lancée d'André Lespagnol, j'ai aussi décidé d'aborder l'histoire de Saint-Malo aux XVI^e-XVII^e siècles à travers le commerce maritime. Pour ce faire, j'ai choisi la filière morutière parce que les Malouins étaient des intervenants majeurs dans ce secteur et parce que la morue est un bon baromètre de la croissance de l'époque. L'effet d'entraînement que cette dernière a eu sur l'économie malouine fut majeur, durable et orienta le rôle colonial de la France dans cette région de l'Amérique¹.

Les triangulations des navires ponantais vers la péninsule Ibérique aux XVI^e et XVII^e siècles sont souvent évoquées en priorité par les chercheurs en raison de leur ampleur, mais des destinations plus anciennes telle que Bordeaux ou plus tardive telle que Marseille, gagneraient à être connues pour des raisons évidentes. J'ai choisi d'aborder ces deux destinations car la première a servi de base au succès initial du commerce malouin et on a tendance à oublier son évolution au XVI^e siècle au profit des autres destinations. Les activités commerciales de Marseille et de la Méditerranée, que nous avons récemment étudiées dans le cadre d'un projet ERC, comportent un volet malouin dont les particularités restent à élaborer².

Depuis plus d'une cinquantaine d'années, la recherche sur la présence des Européens dans la filière morutière a littéralement explosé, notamment grâce à l'énergie des Canadiens qui se sont emparés de ce domaine par

1. MORANDIÈRE, Charles DE LA, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962 et BÉRANGER, Jean, « Les états de Bretagne et la colonisation nord-américaine » dans *Études canadiennes*, n° 17 (1984), p. 7-17.

2. Le projet ERC, *Sailing into Modernity* de Maria Fusaro de l'université d'Exeter (2012-2015).

l'étude des sources manuscrites essentiellement conservées en Europe³. On en sait désormais beaucoup plus au sujet de la pêche et des villes qui finançaient et contrôlaient les armements, mais beaucoup reste à faire, en particulier sur la dimension commerciale et le début des triangulations morutières en Europe au XVI^e siècle. Pour cet article nous avons eu recours aux sources bordelaises et marseillaises pour dégager les grandes lignes de la navigation malouine avec ces régions aux XVI^e et XVII^e siècles, et aborder les logiques et les mécanismes qui furent à la base de l'expansion de la filière malouine à partir du XVI^e siècle.

Bordeaux et le grand Sud-Ouest

Les liens maritimes entre Saint-Malo et Bordeaux sont anciens et forment l'un des axes commerciaux les plus stables depuis des siècles. Cette relation s'appuie sur une complémentarité des marchés Nord-Sud qui donne un avantage aux villes portuaires médianes⁴. La force de l'axe Bordeaux-Saint-Malo réside dans les positions stratégiques respectives de ces deux villes. Saint-Malo n'a certes pas d'arrière-pays continental comparable à celui de Bordeaux, mais l'essentiel de l'arrière-pays malouin est maritime⁵. Dans ce schéma, Bordeaux et Saint-Malo servent respectivement d'entrepôts maritimes pour le commerce avec le grand Sud-Ouest et l'Europe du Nord.

Bordeaux est plus qu'une simple destination maritime pour les Malouins. C'est l'un des marchés sur lesquels ils ont fondé leur puissance dès le Moyen Âge⁶. Les Malouins et les Bretons sont si nombreux sur cet itinéraire au XII^e siècle, qu'ils figurent dans les articles des *Rôles d'Oléron*⁷, ce qui sous-entend qu'ils occupaient ce créneau depuis encore plus longtemps. Cette situation de port abrité au nord du verrou maritime de la pointe du Finistère a permis, avec les siècles, à Saint-Malo de s'imposer face

3. MICHON Bernard, « La morue au cœur d'un circuit commercial triangulaire : les armements entre Nantes, l'Amérique septentrionale et les Antilles au XVIII^e siècle », dans AUGERON, Mickaël, PERET, Jacques et SAUZEAU, Thierry (dir.), *Le golfe du Saint-Laurent et le Centre-Ouest français, histoire d'une relation singulière (XVI^e-XIX^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010; BOIS, Monique, *Inventaire des documents relatifs au Canada*, Paris, ANC, 1990; TURGEON, Laurier, « Pour redécouvrir notre XVI^e siècle : les pêches à Terre-Neuve », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 39 : 4 (1986), p. 523-549; INNIS, Harold, *The cod fisheries, History of an International Economy*, Toronto, The Ryerson Press, 1940.

4. BERNARD, Jacques, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968.

5. Jean Delumeau signale également le déséquilibre entre le commerce de l'arrière-pays terrestre et maritime du port malouin, allant jusqu'à affirmer que Saint-Malo n'était que partiellement un port breton.

6. BOUTRUCHE, Robert, *Histoire de Bordeaux volume IV : 1453 à 1715*, Bordeaux, FHSO, 1966; LESPAGNOL, André, *Histoire de Saint-Malo et du pays malouin*, Toulouse, Privat, 1984.

7. Article 24 des *Rôles d'Oléron* (copie de 1266) dans ISAMBERT, François André et al., *Recueil des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la révolution de 1789, tome I (420-1270)*, Paris, Belin-Le Prieur, 1822, p. 330.

au petit cabotage breton longtemps dominé par les marins de Penmarch⁸. Bordeaux pour sa part assure une position de *hub* et d'entreposage dans le Sud-Ouest, avec un immense arrière-pays qui rejoint par les voies fluviales et terrestres, près du tiers du royaume⁹.

La géographie de cette navigation

Le roulage breton entre le Nord et le Sud de l'Europe au xvi^e siècle est une réalité bien connue et à propos duquel bien des choses ont été écrites. Reste que bien des détails ont échappé aux chercheurs auxquels les sources malouines des xvi^e et xvii^e siècles faisaient défaut. À partir des sources bordelaises, on constate rapidement que l'éventail des intervenants et des destinations réelles est beaucoup plus étendu. Les archives girondines permettent d'observer, une réalité bien connue : celle de l'implication d'une kyrielle de ports régionaux aux deux extrémités de cet axe¹⁰.

Dans le Sud-Ouest, cette nébuleuse englobe les havres de l'estuaire de la Gironde, de la Seudre, de l'île d'Oléron et une multitude de ports allant du pays Basque jusqu'aux Sables-d'Olonne. Les barques, bateaux, navires et vaisseaux de tous les tonnages viennent chercher sur la place bordelaise du financement et des denrées qu'ils vont ensuite débiter à Saint-Malo¹¹. Nombreux sont les contrats qui se limitent à mentionner Saint-Malo ou « dans un port de la côte de la Bretagne jusqu'à Saint-Malo ». D'autres encore stipulent de continuer si besoin leur cabotage au-delà de cette destination¹². À l'autre extrémité, l'on remarque que le capital marchand malouin s'unit principalement à la navigation bretonne sur cet itinéraire, avec des navires des ports de l'ouest et du nord de la Bretagne qui font

8. Dans le premier tiers du xvi^e siècle, les embarcations de Penmarch représentent les deux tiers des navires bretons présents à Bordeaux. La fin des guerres de Religion qui isole et détruit le commerce de la pointe sud de la Bretagne et la concurrence inégale de la morue de Terre-Neuve face au merlu breton sont largement responsables de cette décadence de la batellerie penmarchoise.

9. L'importance de l'axe Bretagne-Bordeaux est également mise en évidence par le système des convois qui a perduré jusqu'à la fin des guerres franco-espagnoles (1559), puis durant les guerres de Religion. Lire GALICÉ, Alain et MOAL, Laurence, « Le convoi de la mer breton (1372-1559) : une stratégie de mutualisation des risques ? », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 120-2 (2013), p. 154-178 et COSSET, Claude, *Un registre du convoi à Bordeaux en 1589-1590 : contribution à l'étude du mouvement du port de Bordeaux à la fin du xvi^e siècle*, Bordeaux, doctorat en histoire, université de Bordeaux, 1977.

10. GIRAUD, Yannick, *Contribution à l'étude du commerce bordelais au début du xvi^e siècle*, Bordeaux, mémoire de maîtrise en histoire, Université de Bordeaux III, 1989.

11. Voir les chartes-parties pour Saint-Malo de *La Marie* de Talmont, Arch. dép. de la Gironde, 3E-5422, 28-09-1582 ; *La Denyse* de Marennes, 29-09-1582 ; *La Marie* de La Tremblade, 11-10-1582 ; ou *La Denyse* de Riberou, 17-11-1582.

12. C'est le cas de *La Marguerite* de Château d'Oléron qui fait voile vers Roscoff, Saint-Malo, Le Havre de Grâce, Dieppe ou la rivière de Somme, Arch. dép. de la Gironde, 3E-5422, 10-03-1582, *La Marie* du Conquet pour Saint-Malo ou la rivière de Somme dans *ibid.*, 3E-5422, 15-03-1582, ou *La Françoise* du Conquet pour la Zélande dans 3E-5406, 13-11-1565.

parfois plusieurs rotations annuelles¹³. Mais ils ne sont pas seuls dans les rouages de cette mécanique maritime. S'y greffent parfois aussi des Normands, des Picards¹⁴ et des Nordiques qui s'arrêtent à Saint-Malo sur le trajet de retour de Bordeaux vers le nord.

Dans cette nébuleuse maritime, l'on ne doit pas oublier le rôle primordial joué par le petit cabotage, sur lequel s'appuie le grand commerce maritime. Jean Delumeau avait bien compris que la phase cachée du succès malouin reposait sur le cabotage¹⁵ qui revendait en France et en Europe du Nord les produits apportés à Saint-Malo et en rapportait des produits que les Malouins allaient revendre sur les marchés du sud de l'Europe. La situation n'était guère différente à Bordeaux qui dépendait non seulement du grand et du petit cabotage maritime, mais surtout du cabotage fluvial permettant de profiter des arrière-pays du port girondin.

Les intervenants

Les Malouins qui s'impliquent directement ou non avec Bordeaux au XVI^e siècle sont nombreux. Les archives bordelaises permettent d'observer toutes ces familles malouines à l'œuvre sur les marchés du Sud-Ouest : les Éon, Odièvre, Chaton, Le Breton, De Cascoual, Turpin, Basset, Noel, Cheville, Grohando, Le Negre, Morel, Lebret, Leblanc, etc.¹⁶. Non seulement ils contrôlent l'essentiel de la filière, mais de plus ce sont souvent ces mêmes familles que l'on retrouve en place au siècle suivant. Il va sans dire que viennent s'y amalgamer quelques marchands des villes bretonnes ou normandes voisines. Les familles bordelaises sont encore plus nombreuses, mais dans la première moitié du XVI^e siècle, la logistique navale est encore largement favorable aux Malouins. Comme à Anvers, à cette époque, les importations-exportations de la métropole bordelaise reposent sur les transporteurs extérieurs à la ville¹⁷. Le rattrapage se fera à partir des

13. Voir prêt et charte-partie sur *La Marie* d'Audierne pour Saint-Malo, Arch. dép. de la Gironde, 3E-5418, 16-03-1578 et 3E-4495, 06-02-1580 ; *La Barbe* d'Aber-Ildut pour la rivière de Rance dans Arch. dép. de la Gironde, 3E-4611, 23-01-1578, *Le Désire* d'Ergué pour Saint-Malo ou Dinan dans Arch. dép. de la Gironde, 3E-5422, 07-03-1582 ; *La Françoise* d'Aber-Ildut pour Saint-Malo dans Arch. dép. de la Gironde, 3E-5422, 19-10-1582 et 24-12-1582 ; *La Marie* de Pouldavid dans Arch. dép. de la Gironde, 3E-5422, 20-10-1582 ; *La Barbe* de Brest pour Le Tréguier, Pontrieux, Saint-Malo ou Solidor dans Arch. dép. de la Gironde, 3E-5422, 17-11-1582.

14. Voir charte-partie de *La Françoise* de Barfleur pour Saint-Malo, Trahan, rivière de Caen, Le Havre, Boulogne, rivière de Somme ou Calais, Arch. dép. de la Gironde, 3E-5422, 24-12-1582.

15. DELUMEAU, Jean, « Le commerce malouin à la fin du XVII^e siècle », *Annales de Bretagne*, 1959, 66 : 3, p. 263-286.

16. Voir toutes les précédentes références notariales bordelaises et Arch. dép. de la Gironde, 3E-5406, 19-10-1565 et 13-11-1565.

17. Voir le prêt par des marchands bordelais au maître de *La Geroffle* de Pont-L'Abbé pour le voyage de Bordeaux à Saint-Malo, Arch. dép. de la Gironde, 3E-5405, 27-02-1565ns. Voir présence d'un subrécargue bordelais à bord du *Jacques Cherche* de Cancale qui se rend de Bordeaux à Saint-Malo dans Arch. dép. de la Gironde, 3E-5418, 18-10-1578.

années 1550, lorsque les marchands girondins augmenteront leurs investissements dans les armements maritimes bordelais proprement dit¹⁸.

Dans un cas comme dans l'autre, les alliances deviennent avec le temps une nécessité et un gage de réussite. Certains Malouins (les maîtres de navires entre autres) se limitent aux seules fréquentations ponctuelles d'un intermédiaire bordelais en particulier. D'autres s'arrangent à l'avance par contrat avec un correspondant de confiance afin d'obtenir de meilleurs prix par des échanges complémentaires. Les plus habiles habitent sur place, ce qui leur permet d'anticiper l'offre et la demande et d'agir pour d'autres marchands bretons¹⁹. Il n'en demeure pas moins qu'au XVI^e siècle les Malouins sont en position de force, car ils ont une meilleure mainmise sur la navigation et sur la clientèle nord-européenne que les Bordelais.

Les produits qui circulent

C'est sur le commerce des denrées comestibles que Bordeaux a bâti sa fortune. De par son positionnement et son accès aux ressources alimentaires de l'intérieur jusqu'à la Méditerranée, le port aquitain est devenu avec les siècles un des principaux garde-manger de l'Europe du Nord. Il n'est donc pas surprenant de constater que les Malouins se soient investis dans cette filière pour assurer leur succès. Sans surprise, le produit phare du retour vers la Bretagne est le vin car non seulement il s'agit d'un produit de consommation courante, mais de plus, il est avec la viande et le poisson sec, l'une des denrées essentielles pour les voyages au long cours²⁰. Le vin a un effet d'entraînement sur l'économie bordelaise car les acheteurs en profitent au passage pour négocier d'autres denrées et marchandises.

Les Malouins repartent aussi avec un grand nombre de denrées (sel, fruits et condiments), mais le deuxième produit phare depuis le XV^e siècle est le pastel venant du triangle Toulouse-Albi-Montauban²¹. Ils achètent en outre des draperies de tous les horizons : des productions du Poitou, Limousin, Périgord, Auvergne, Béarn, Toulousain, Carcassonnais, mais aussi de l'Italie ou l'Allemagne venues à Bordeaux *via* Toulouse et les foires lyonnaises. Ils complètent leurs cargaisons avec de la métallurgie périgourdine, du verre brut de l'Agenais, de l'accastillage bordelais, de la salicorne de la Seudre, des rames de papier et du liège du Limousin. Cette liste est loin d'être close.

18. ALLAIRE, Bernard, *Crépuscules ultramontains, Marchands italiens et grand commerce à Bordeaux au XVI^e siècle*, Bordeaux, PUB, 2008. Une croissance similaire des investissements bordelais dans les armements baleiniers et les échanges de pelleteries au Canada peut être observée dans la deuxième moitié du XVI^e siècle.

19. Voir par exemple le cas de Jehan Basset de Saint-Malo habitant Bordeaux, Arch. dép. de la Gironde, 3E-9832, 28-10-1541.

20. Voir charte-partie de vin pour Saint-Malo, Arch. dép. de la Gironde, 3E-9832, 29-10-1541 ; 28-10-1541 ; 3E-5405, 27-01-1565ns et Arch. dép. de la Gironde, 3E-5423, 08-10-1583 ; 15-10-1583 ; 31-10-1583 ; 05-12-1583 ou encore Arch. dép. de la Gironde, 3E-5406, 19-10-1565.

21. CASTER, Gilles, *Le commerce du pastel et de l'épicerie à Toulouse de 1450 à 1561*, Toulouse, Privat, 1962.

De Bordeaux, les Malouins ont également accès aux marchés d'Espagne du Nord, par le pays Basque et les Pyrénées. Ils viennent à Bordeaux avec des grains car le Bordelais planté de vignes est relativement pauvre en ce domaine. Les Malouins apportent aussi des poissons divers, des toiles, draperies ou merceries bretonnes, anglaises, flamandes²², des métaux bruts et transformés de la mer du Nord et de la Baltique. Ils débarquent même parfois avec des épices et des « denrées coloniales » ayant transité par la péninsule Ibérique ou les Flandres²³.

Des liens morutiers multiples

C'est donc sur ce solide axe commercial en place depuis des siècles que s'insère la morue de Terre-Neuve au début du xvi^e siècle. Au début, il s'agit de simples livraisons à Bordeaux par cabotage depuis la Bretagne, qui remplacent peu à peu le merlu sec breton d'autrefois²⁴. Mais ce sont les triangulations *via* Terre-Neuve qui s'imposent rapidement au détriment du cabotage morutier²⁵. La navigation côtière répond souvent à des besoins immédiats alors que les grands armements morutiers reposent sur des planifications annuelles, voire pluriannuelles. C'est ce qui explique l'existence parallèle de livraisons morutières depuis Saint-Malo et Terre-Neuve²⁶.

Au tout début du xvi^e siècle, les Bordelais ne sont pas absents des armements poissonniers. Ils sont impliqués dans la pêche à la sardine dans le golfe de Gascogne ou entre les Finistère français et espagnol, et dans les campagnes de pêche au thon²⁷. Des variétés telles que le hareng provenaient pour leur part du nord de la France et de l'Europe. C'est sur ces bases que les Bordelais se sont lancés vers 1510-1515 dans les armements morutiers à Terre-Neuve. Mais ils étaient loin d'être aussi performants que les Malouins ou les Basques qui s'appuyaient sur une forte logistique navale et halieutique. Le décollage des armements morutier bordelais survient après le traité du Cateau-Cambresis (1559) qui ramène la paix maritime avec son voisin espagnol, mais surtout avec le début de la guerre civile. Les assauts de la petite course rochelaise sur le cabotage durant les guerres de Religion déstabilisent les approvisionne-

22. Arch. dép. de la Gironde, 3E-5405, 10-01-1565ns et 27-01-1565ns.

23. Livraison de brésil, maniguettes, cassonade, gingembre « et autres marchandises », Arch. dép. de la Gironde, 3E-5404, 17-05-1563 et 05-10-1578.

24. Livraison de trois pipes de morues par Olivier Levesque marchand et maître de *La Guyone* de Saint-Malo, Arch. dép. de la Gironde, 3E-9832, 01-04-1541. Voir *idem* avec Guillaume Turpin marchand de Saint-Malo dans *Ibid.*, 3E-9832, 20-10-1541 ou Georges Picquel de Cancale dans Arch. dép. de la Gironde, 3E-5404 15-07-1563.

25. L'*Ysabeau* de Saint-Malo avitaillée par Guillaume Poncre et Jehan Guillaume marchands de Saint-Malo, revenue directement de Terre-Neuve à Bordeaux, Arch. dép. de la Gironde, 3E-9832, 19-10-1541.

26. Opération par François Blanchet, bourgeois de Bordeaux, Arch. dép. de la Gironde, 3E-5404, 15-07-1563 et *idem* par Jehan de Lesglise, de Bordeaux, Arch. dép. de la Gironde, 3E-5418, 18-10-1578.

27. Contrat d'expédition de pêche au thon, Arch. dép. de la Gironde, 3E-5422, 09-04-1582.

ments côtiers, font monter les taux d'intérêt et mènent indubitablement à ce changement de stratégie²⁸.

À partir de cette période, les Bordelais multiplient leurs propres triangulations morutières²⁹. Les archives montrent qu'ils s'emparent d'une partie de l'axe morutier avec l'aide des Malouins³⁰. Ils le font d'abord par des achats anticipés de morue à des maîtres de navire malouins³¹ et par l'engagement de morutiers malouins³². À partir des années 1560, on voit les Bordelais armer leurs propres navires sur le triangle Saint-Malo/Terre-Neuve/France ou Espagne³³. Cette montée de la finance bordelaise ne se fait pas totalement au détriment des armements malouins, car elle est en fait tirée par l'expansion globale des marchés maritimes. La navigation bretonne à Bordeaux est le reflet de cette croissance³⁴.

La Méditerranée

Tenter de résumer l'activité morutière malouine en Méditerranée aux XVI^e-XVII^e siècles en quelques pages n'est pas chose facile, mais peut être un exercice bénéfique d'autant qu'il s'agit d'un secteur qui reste à explorer. En effet, il est clair que l'on connaît mieux les dimensions bordelaises et ibériques de la morue³⁵. Ici encore il est possible de combler

28. Par exemple, les taux d'intérêt sur un cabotage entre Bordeaux et Saint-Malo sont de 12 à 13 % en période de paix et doublent en période de troubles. Voir prêt (à 25 % d'intérêt) pour un cabotage de vin à Saint-Malo durant la 5^e guerre de religion, Arch. dép. de la Gironde, 3E-1085, 12-10-1575. Voir prêt sur *Le Lyon* de Saint-Malo vers Terre-Neuve « à 25 % d'intérêt si la paix tient et 30 % d'intérêt si la guerre survient », Arch. dép. de la Gironde, 3E-2414, 29-01-1562ns.

29. ALLAIRE, Bernard, *Crépuscules ultramontains...*, *op. cit.*, p. 64-69.

30. Voir la procuration de Jehan Castaigner représentant d'un marchand de Bordeaux pour aller livrer 43 tonneaux de vin et revenir avec de la morue ou d'autres marchandises, Arch. dép. de la Gironde, 3E-5418, 18-10-1578.

31. Voir vente anticipée de morues sèches par des Bordelais, Arch. dép. de la Gironde, 3E-2415, 19-03-1563ns.

32. Voir prêt sur *Le Lyon* de Saint-Malo et *Le Grand Pendrieu* de Saint-Malo, Arch. dép. de la Gironde, 3E-2414, f° 1260 v°-1261 r° et f° 1263 v°-1264 v° (29-01-1562ns).

33. Voir *La Marguerite* de Bordeaux, maître Gilles Noel (sans doute Malouin), armée par Jehan Dupuy de Bordeaux pour un voyage de Saint-Malo à Terre-Neuve avec retour à Bordeaux, Arch. dép. de la Gironde, 3E-5418, 10-07-1578. Voir aussi ce navire de Cancale qui va échanger du vin contre des morues à Saint-Malo dans Arch. dép. de la Gironde, 3E-5418, 18-10-1578.

34. Bertrand Gautier signale 650 navires bretons à Bordeaux dans les années 1645-1650, Peter Voss en recense des niveaux aussi élevés par la suite et Christian Huetz de Lemps près de 1 200 au tournant du XVIII^e siècle. GAUTIER, Bertrand, *Contribution à l'histoire de l'économie maritime et de la société marchande à Bordeaux dans la première moitié du XVII^e siècle : 1630-1650*, Bordeaux, doctorat d'histoire, Université de Bordeaux III, 1988, p. 126.

35. Rappelons toutefois les travaux qui ont ouvert la voie en ce sens, tels que BRAUDEL, Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, A. Colin, 1949; Fernand BRAUDEL et ROMANO, Ruggiero, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne*, Paris, Colin, 1951 et RAMBERT, Gaston et PARIS, Robert, *Histoire du commerce de Marseille*, vol. VI, Paris, Plon, 1959.

les lacunes des sources malouines du ^{xvi}^e siècle en travaillant avec les sources marseillaises.

L'activité morutièrre malouine en Méditerranée au ^{xvi}^e siècle

Au début du siècle, deux destinations principales s'offrent aux morutiers malouins revenant de Terre-Neuve : la première est un retour par les ports français du Sud-Ouest et la seconde est une triangulation par les ports ibériques ponantais pour acheter des denrées et marchandises à revendre à profit en Europe du Nord. Reste que les marchands et maîtres de navires qui veulent augmenter leurs marges ont tout intérêt à naviguer au-delà du détroit de Gibraltar. Ils peuvent alors vendre leurs morues à un prix plus élevé et surtout rentrer à Saint-Malo avec des denrées et marchandises méditerranéennes (Espagne, Provence, Italie, Maghreb, Levant, etc.) achetées à moindre coût que dans les ports de l'Atlantique.

Dire que le commerce morutier français en Méditerranée est inconnu serait une exagération. Disons plutôt que cette dimension est passée dans l'ombre des discours sur le déclin des foires continentales et de l'expansion des villes portuaires de l'Atlantique du ^{xv}^e au ^{xvii}^e siècle. Les spécialistes savent bien que loin de s'écrouler, l'économie méditerranéenne connaît des mutations sans précédent à cette époque. Les Français sont implantés depuis des siècles en Méditerranée, et particulièrement les Marseillais depuis la fin du ^{xv}^e siècle suite à des ententes exclusives de commerce avec la Sublime Porte de Constantinople. Mais la présence des Malouins en Méditerranée est un sujet distinct qui mérite réflexion car elle s'insère dans ce mouvement économique qui attire les navires ponantais au-delà de Gibraltar à partir du ^{xv}^e siècle.

Concernant la morue, il faut dire tout d'abord que ce commerce en Méditerranée diffère de ce que l'on peut observer sur les côtes atlantiques. La situation qui prévaut à Marseille ne peut se comparer à celle des Bordelais qui assurent eux-mêmes une partie des armements morutiers. Les Marseillais (et les Méditerranéens dans leur ensemble) sont totalement absents des pêches à Terre-Neuve et leurs approvisionnements sont essentiellement aux mains des Ponantais. En effet, les Marseillais n'ont que faire des lointains armements morutiers car ils ont à leur disposition les lucratifs marchés du Maghreb et du Levant dont ils contrôlent en grande partie le commerce par des représentations consulaires souvent très anciennes. Pour les Marseillais, les livraisons morutières par les Ponantais sont surtout une aubaine pour débiter leurs denrées et marchandises du Levant à des navires qui vont sur les marchés d'Europe du Nord.

Contrairement aux Nordiques, les Malouins avaient l'avantage de pouvoir s'appuyer sur les villes méditerranéennes françaises. S'il est difficile de dater les débuts de leur présence, il est évident qu'ils y sont depuis la guerre de Cent Ans qui multiplia les liens militaires Levant-Ponant. Cette présence s'est en outre appuyée sur un savoir-faire commercial acquis avec

l'Espagne méridionale³⁶. Au XVI^e siècle, leur fréquentation varie vraisemblablement au gré des conflits franco-espagnols et connaît une accélération après les traités de Cateau-Cambresis qui marquent la fin définitive des guerres d'Italie. Cela leur permet par la même occasion de fréquenter à nouveau les ports de l'est de l'Espagne et les ports italiens sous contrôle espagnol³⁷. Malaga est l'une des premières escales. Bien qu'elle soit en Méditerranée après Gibraltar, elle est très impliquée dans le commerce maritime de l'Atlantique parce qu'elle constitue l'un des points de retour de la flotte des Indes. Les Malouins viennent y vendre leurs cargaisons, qui sont ensuite chargées (comme à Cadix et Sanlúcar) à bord des navires en partance vers les colonies espagnoles ou vers les autres destinations. Mais ils vendent également leur morue par colportage maritime (*tramping*) dans les ports d'Alicante, de Carthagène, Valence, voire Barcelone³⁸ dont les échanges sont en partie contrôlés par les Marseillais avec l'appui des banquiers Lyonnais.

La Provence (Marseille et Toulon) n'est pas la première destination des Français en Méditerranée, ce qui n'est pas un signe de faiblesse. Ce sont les logiques commerciales qui les encouragent à débiter leurs morues à meilleur coût à l'étranger. Autre point à signaler, les morutiers malouins et français fréquentent essentiellement la Méditerranée occidentale. Encore au XVII^e siècle, rares sont les terre-neuvas qui dépassent Livourne, car les capitaines ont la possibilité de vendre leurs cargaisons bien avant. Leurs comportements sont plutôt guidés par la recherche de marchandises de retour plus variées et à moindre coût dans les ports italiens. Si d'aventure les morutiers français descendent en mer Tyrrhénienne, ils vont rarement au-delà de Civitavecchia, qui est le principal port d'approvisionnement de Rome et du Latium et pour y acheter entre autres de l'alun³⁹.

Si la deuxième moitié du XVI^e siècle rime en général avec une hausse importante des trafics, les années 1590 sont marquées à Marseille par les troubles de la Ligue⁴⁰ qui provoquent l'exil temporaire de nombreux mar-

36. Au sujet du commerce franco-espagnol, GIRARD, Albert, *Le commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourg*, Paris, Boccard, 1932; TOUCHARD, Henri, *Le commerce breton à la fin du Moyen Âge*, Nantes, Chiffleteau, 1967; PRIOTTI, Jean-Philippe et SAUPIN, Guy (dir.), *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2008 ou OZANAM, Didier et MÉZIN, Anne, *Économie et négoce des Français dans l'Espagne de l'époque moderne. Instructions et mémoires officiels relatifs au commerce en Espagne, de la gestion de Colbert (1669) au Pacte de Famille (1761)*, Paris, Archives nationales de France, 2011.

37. En ce qui concerne le commerce des villes de la côte orientale espagnole, lire MONTOJO, Vicente, « Les relations commerciales entre le Levant espagnol, l'Europe occidentale et l'Amérique. Les exemples d'Alicante et Carthagène (1575-1700) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 118-1 (2011).

38. MONTOJO, Vicente, *Id.*, p. 49-57.

39. Jean Delumeau signale la présence d'un navire Malouin à Civitavecchia en 1571 (« Le commerce malouin... », art. cit., p. 275).

40. KAISER, Wolfgang, *Marseille au temps des troubles. Morphologie sociale et luttes de factions 1559-1596*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1992.

chands vers Toulon et de capitaines de navire vers la Normandie. C'est une période qui correspond aussi à la croissance du port de Livourne qui, par ses lois très libérales, attire un grand nombre de marchands et de tous horizons⁴¹. Les Malouins naviguent parfois vers le Maghreb⁴² et l'est méditerranéen, mais ces destinations dépassent les capacités logistiques et financières des morutiers. Au XVI^e siècle du moins, ces destinations orientales sont l'objet d'expéditions spécifiques au départ des ports du Ponant.

Si le colportage de la morue dans les ports espagnols et italiens est plus lucratif, il est aussi plus complexe, sujet aux aléas politiques et à la concurrence des autres nations impliquées dans ces trafics. Marseille demeure toutefois un havre de sûreté pour les Malouins tant au niveau militaire que commercial. Ils peuvent y tisser des ententes commerciales avec plus de facilité et s'appuyer sur les réseaux lyonnais et marseillais qui contrôlent une partie notable du commerce méditerranéen. Ils y trouvent toute la gamme de produits régionaux et du Levant ainsi que plusieurs spécialités locales⁴³. Ainsi, chaque année, un bon nombre de morutiers malouins faisant *le voyage du détroit* passent malgré tout par la cité phocéenne avant de rentrer à Saint-Malo⁴⁴.

Peu de gens ont osé s'aventurer dans les archives de Marseille pour y rechercher des signes de l'activité des Malouins. Pourtant, elles valent le détour. Dans son histoire du commerce de cette ville, Gaston Rambert a mis en évidence la place des Malouins dans l'activité portuaire à partir du début du XVII^e siècle⁴⁵. Selon ses chiffres ou ceux de l'amirauté que nous avons consultés, ce sont entre dix et trente navires malouins qui viennent bon an mal an à Marseille, majoritairement des morutiers venant de Terre-Neuve. Ces chiffres doivent être relativisés, car certains viennent à Marseille lorsque leur poisson n'a pas trouvé preneur sur la côte orientale espagnole⁴⁶ ou lors d'une simple escale en chemin vers l'Italie⁴⁷. De plus, tous les Malouins ne sont pas des morutiers. Certains viennent de

41. BRAUDEL, Fernand et ROMANO, Ruggiero, *Navires et marchandises...*, op. cit.

42. Voir ce navire de Saint-Malo à Alger, Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 9B-58, 30-05-1611.

43. En général, ils repartent avec de l'huile d'olive, savon, épices et drogues, coton, fruits secs, noix, draperies et merceries espagnoles ou italiennes. L'huile et les savons demeurent toujours des valeurs sûres. Voir achat de 600 quintaux de savon par Guillaume Hérisson de Saint-Malo, Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 357E-144, 16-10-1653.

44. *L'Espérance* de Saint-Malo, capitaine Jehan Picot avec liste de l'équipage, Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 9B-17 22-12-1614.

45. RAMBERT, Gaston et PARIS, Robert, *Histoire du commerce de Marseille...*, op. cit., p. 471-508; BERTRAND, Régis (dir.), *Marseille, histoire d'une ville*, Marseille, CRDP, 2012, ou FONTENAY, Michel, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (XV^e-XIX^e siècle)*, Paris, Garnier, 2010.

46. *Le Dauphin*, capitaine Georges Probien, de Saint-Malo qui vient à Marseille depuis Terre-Neuve après avoir vendu de la morue à Alicante, Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 9B-11, 4 novembre 1613 et 30 octobre 1615.

47. Voir ce navire de Saint-Malo venu de Terre-Neuve pour vendre sa cargaison en Espagne, à Civitavecchia et Livourne mais qui fut forcé de s'arrêter à Marseille suite à un fort mistral, Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 9B-1, 02-01-1614.

Bretagne à Marseille après avoir livré des grains, des poissons, des draps ou des toiles en Méditerranée. Il n'en demeure pas moins que les Malouins sont les premiers acteurs du Ponant français sur la place marseillaise⁴⁸, loin devant les Rochelais, les Olonnais ou les Rouennais⁴⁹. Si les acteurs et les mécanismes commerciaux sont en place au XVI^e siècle, c'est au siècle suivant que ce rôle de rouliers avec la Méditerranée joué par les Malouins s'intensifie et toujours en s'appuyant sur les triangulations morutières.

L'évolution du XVI^e au XVII^e siècle

Il faut toutefois resituer la croissance morutièr dans le contexte de la métamorphose que connaît la navigation mondiale à cette époque. À partir des années 1570, les Nordiques arrivent dans le détroit de Gibraltar durant la guerre turco-vénitienne (1570-1573). Puis d'autres événements clés viennent encourager cette navigation : la guerre des Flandres, la chute d'Anvers, l'émigration protestante, le conflit morutier anglo-islandais, etc.⁵⁰. Si la fermeture des ports ibériques aux Anglo-Hollandais dans les années 1580-1600 fut largement bénéfique à la navigation malouine en Espagne, ce blocage encouragea par contre les Nordiques à venir s'approvisionner en Méditerranée. Les Anglais y viennent non seulement dans le sillage des Français, mais ils vont aussi les rejoindre à Terre-Neuve, car les deux phénomènes sont liés⁵¹.

À cette époque, il y a de la place pour la concurrence d'autant que d'autres mutations se produisent jusqu'en mer Adriatique et dans les ports du Levant qui s'ouvrent à la navigation ponantaise et nordique⁵².

48. Le tribunal de l'amirauté de Provence confirme aussi cette forte présence malouine. Voir cette querelle entre marins de Saint-Malo et Saint-Brieuc dans le port de Marseille, Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 9B-125, (1603) f° 213 ou ce litige entre Jean le Mercier de Saint-Malo et Pierre Pépin sieur de la Ronde, dans Arch. dép. de la Gironde, 9B-129, 07-02-1609.

49. Les archives notariales de Rouen signalent la présence d'un nombre relativement élevé de capitaines marseillais conduisant des vaisseaux normands à Terre-Neuve à la fin du XVI^e siècle, mais revenant toujours au Havre et à Rouen. Un seul navire (*La Catherine*) opère un retour sur Marseille en 1594 (Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 2E70-79, 08-04-1594).

50. BRAUDEL, Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen...*, op. cit. ; FUSARO, Maria, « After Braudel : a Reassessment of Mediterranean History between the Northern Invasion and the Caravane Maritime », dans *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy*, FUSARO, Maria, HEYWOOD, Colin et OMRI, Mohamed Salah (dir.), Londres, Tauris, 2010, p. 1-22 et BRULEZ, Wilfrid, « La navigation flamande vers la Méditerranée à la fin du XVI^e siècle », *Revue Belge de philologie et d'histoire*, 36-4, 1958, p. 1210-1242.

51. Contemporain de cette époque, Nicolas d'Arfeuille parle de la présence anglaise à Terre-Neuve, N. D'ARFEUILLE, *Extrait des observations de Nicolay d'Arfeuille, Daulphinois, premier cosmographe du roy...* (1582).

52. *Law, Labour and Empire Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800*, FUSARO, Maria, ALLAIRE, Bernard, BLAKEMORE, Richard et VANNESTE, Tijn (dir.), Londres/New York, Palgrave MacMillan, 2015 ; FUSARO, Maria, *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean : The Decline of Venice and the Rise of England 1450-1700*, Cambridge,

Les Malouins déjà en place augmentent leurs parts de marché dans cette région au tournant du XVII^e siècle et participent aussi au cabotage maritime méditerranéen lorsque cela est nécessaire⁵³. Outre les crises monétaires cycliques, la filière morutière malouine en Méditerranée connaît une casure importante durant le conflit franco-espagnol (1635-1659). La guerre maritime affecte peu les pêcheries ou les livraisons malouines à Marseille, mais oblige les marchands à faire preuve d'ingéniosité pour contourner les interdits commerciaux⁵⁴. Certains envoient leurs morues vers Marseille et sous-traitent les livraisons en Espagne au petit cabotage méditerranéen⁵⁵. D'autres encore ont recours depuis Saint-Malo à la navigation anglo-hollandaise ou allemande pour alimenter les ports espagnols. Les sources notariales marseillaises conservent plusieurs témoignages de ces ententes mises en place entre Nordiques et Malouins durant les hostilités franco-espagnoles⁵⁶.

Les Malouins réussissent cependant à tirer leur épingle du jeu dans la deuxième moitié du XVII^e siècle et ce malgré la forte progression des Nordiques. Plus précisément, à partir de la signature du traité des Pyrénées (1659) qui rend désormais inutile le recours aux Anglo-Hollandais. Les amis nordiques d'hier deviennent, à partir de cette période, des concurrents que Louis XIV, Colbert et les Marseillais tentent de déloger par des taxations, des réformes commerciales, des monopoles exclusifs, par l'emploi de la force, voire par le recours à la guerre⁵⁷. Si le monopole sur les drogues et épices du Levant échappe partiellement aux Malouins au profit des marchands de Rouen, ils en deviennent par contre les principaux transporteurs au niveau maritime. À partir des années 1650, d'autres événements

Cambridge University Press, 2015 et *Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, PULLAN, Brian (dir.), Londres, Methuen, 1968.

53. Contrat de nolis d'une barque de Saint-Malo pour porter du blé d'Italie en Espagne par Michel Crosnier sieur de Beletes de Saint-Malo, Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 360E-52, 18 mai 1616, f° 408 v°.

54. Rambert confirme la présence de 30 morutiers malouins à Marseille en 1647 et d'une vingtaine vers 1650, en plein conflit franco-espagnol (*Histoire du commerce de Marseille...*, *op cit.*, t. IV, p. 163).

55. Vente de morue par Briant Lachau de Vargarin de Saint-Malo à Michel Durant de Marseille, Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 357E-137, 21-02-1646 et par Nicolas Guillaume de VilleJagu, de Saint-Malo, à Jean Gosselin de Marseille dans Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 357E-138, 12-01-1647. Voir dans Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 357E-138, 15-01-1647; 16-01-1647 et 16-01-1647.

56. Revente de morue entre des Malouins (Guillaume Leconte Pontneuf, Jullien Levercq Paunnebas et Jean Boulain de la Contrie) et des anglais de Plymouth (Barthelemy Nichol) et de Marseille (Mathieu Holworthy), Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 357E-127, 01-07-1636. Arbitrage entre un Anglais de Marseille et deux Marseillais, pour l'évaluation de la morue rapportée par un navire anglais et dont Gilles Boullain de Saint Pauragaise et Anthoine Servain de La Chabossière de Saint-Malo sont les arbitres dans Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 357E-138, 09-12-1647. Voir aussi ce navire hambourgeois qui va se charger au Petit Nord à Terre Neuve et délivrer de la morue sèche en Espagne et revenir à Saint-Malo, Arch. dép. de la Seine-Maritime, 2E1-2525, 1649-06-05.

57. Capture d'un navire anglais près d'Alicante par Albice de La Lande de Saint-Malo, Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 9B2, 04-02-1667.

réduisent la présence nordique de façon significative en Méditerranée. Des événements politico-militaires : les guerres civiles anglaises (1649-1658), la fin du traité anglo-turc (1664-1665) qui entraîne la capture de nombreux navires, les guerres anglo-hollandaises (1652-1674) qui mènent à la destruction d'une partie importante des flottes (bataille de Livourne). Il y a aussi des incidents, tels que le grand incendie de Londres et les épidémies qui frappent la plupart des villes portuaires nordiques qui ne bénéficient pas encore à cette époque d'un système de quarantaine et de lazarets⁵⁸.

La fin du xvii^e siècle, qui est mieux connue des spécialistes, témoigne de cette présence malouine relativement forte en Méditerranée et du contrôle des réseaux de revente depuis le Canada. Comme le signalent certains rapports officiels de l'époque, c'est le développement en amont des pêcheries en Gaspésie et Acadie qui pérennise cette filière malouine méditerranéenne⁵⁹.

Les secrets du succès de Saint Malo dans la filière morutièrre de Terre-Neuve

La précocité et la rapidité avec laquelle les Français en général et les Malouins en particulier s'emparent d'une part de la filière morutièrre à Terre-Neuve au xvi^e siècle s'expliquent de plusieurs façons. Les dimensions navales (navires, itinéraires, armateurs, équipages) ne sont que la partie émergée d'un système plus vaste dont les rouages sont essentiels à la compréhension du succès des uns et du déclin des autres. Pour expliquer cette croissance, il faut ensuite faire la part des choses entre ce qui relève des compétences propres aux Malouins et des facteurs socio-économiques, financiers ou conjoncturels qui les accompagnent. Ce succès repose avant toute chose sur un très grand nombre de continuités. Elles sont si nombreuses que l'on omet souvent de les mentionner. En effet, cette filière a largement bénéficié de l'existence de certaines réalités en place depuis des siècles.

Les comportements alimentaires

Parmi tous les facteurs qui ont stimulé cette croissance, l'on aurait tendance à placer au premier rang les comportements alimentaires des Européens dont les traditions sont souvent imperturbables face aux tentatives de changement. Mais il faut relativiser ce choix car techniquement ce ne sont pas les populations, mais les marchands qui ont vu dans la

58. PANZAC, Daniel, *Quarantaines et Lazarets : L'Europe et la peste d'Orient*, Aix-en-Provence, Edisud, 1986; HILDESHEIMER, Françoise, *Le bureau de la santé de Marseille sous l'Ancien Régime : le renfermement de la contagion*, Marseille, Fédération historique de Provence, 1980.

59. Jean Delumeau signale qu'en 1686-1687 environ 60 % de morutiers malouins effectuent leur retour par la Méditerranée (DELUMEAU, Jean, « Le commerce malouin... », *art. cit.*, p. 275-277). Voir mentions de livraisons de morues de Gaspésie en Méditerranée dans BnF, Clairambault 1016. *Pièces relatives aux Colonies françaises d'Amérique*, p. 326.

morue de Terre-Neuve une opportunité commerciale et pris la décision de la vendre aux poissonniers. Il n'en demeure pas moins que cette croissance n'aurait pas pu se réaliser sans l'approbation du consommateur. Nous l'avons bien vu avec la tomate, le maïs, le tabac ou les patates qui ont parfois mis plusieurs siècles à s'imposer sur les marchés. Les habitudes de consommation des Européens sont loin d'avoir été bousculées par l'arrivée de la morue. Celle-ci s'est tout simplement glissée au travers des variétés de la famille des gadidés à l'aspect et au goût similaires (aiglefin, merlan, merlu, goberge, etc.) déjà présentes sur les étals des revendeurs de poisson. Il n'y eut probablement aucune rupture importante au niveau des comportements des consommateurs ou même de la chaîne d'approvisionnement des poissonniers.

Le succès commercial viendra également de son prix par rapport à sa taille et de ses qualités de conservation sur le long terme, une particularité seulement détenue par un petit groupe de poissons sur le marché. La morue de Terre-Neuve est ensuite une denrée polyvalente qui s'adapte aux besoins et aux sensibilités alimentaires de plusieurs populations. C'est le cas entre autres de la préférence pour la morue verte ou sèche qui sépare le sud et le nord de l'Europe. Les Nordiques avaient des préférences très anciennes pour les poissons secs ou marinés qui avaient l'avantage d'être moins dispendieux et de se conserver beaucoup plus longtemps. La morue verte et salée, quoique plus chère, était mieux considérée en France, dans la péninsule Ibérique et en Méditerranée parce que ces régions avaient accès au sel à bas prix. Il faut aussi prendre en compte les facteurs institutionnels qui ont encouragé cette consommation, tels que la multiplication des jours maigres dans le calendrier religieux annuel avec la Contre-Réforme.

Une continuité logistique

La morue malouine vient aussi s'insérer dans une mécanique existant depuis le Moyen Âge : celle des échanges complémentaires entre le nord et le sud de l'Europe reposant sur le grand et le petit cabotage. Ensuite, au niveau strictement logistique, la mise en place rapide de ce type d'expéditions maritimes outre-mer s'explique par l'existence des structures d'armement et de financement similaires pour d'autres types de pêche. Il est évident que les Malouins n'ont pas eu à inventer de nouvelles formes d'hameçon, de filets, de navires ou méthodes de gestion pour les pêches à Terre-Neuve. Il en est de même au niveau de la distribution. Là encore, la morue a largement bénéficié des réseaux en place et l'on n'a pas eu à créer de nouveaux marchés spécifiques. La morue a tout simplement intégré les marchés vers où convergeaient les autres types de poissons. Les Malouins étaient déjà des pêcheurs et des revendeurs de poissons en tous genres. Ils n'ont fait que rajouter la morue de Terre-Neuve à la palette des denrées offertes à leurs clients.

En fait, on peut affirmer sans exagérer que l'ensemble de la superstructure économique avec ses acteurs est peu affecté par l'arrivée de la morue. Aucune métamorphose majeure au niveau du financement, de la mise sur pied et de la gestion des campagnes de pêche ne fut nécessaire. Les seules ruptures que l'on peut mettre en avant sont ces occupations temporaires par les marins à Terre-Neuve. Il en va de même avec les outils de financement et leurs dérivés tels que les prêts à la grosse aventure, qui n'ont pas vu le jour avec la morue, et aussi avec les contrats d'avitaillement, les chartes-parties, les parts de navire, les assurances, voire les rétributions des équipages en parts de poissons⁶⁰. Ce sont là des coutumes commerciales et financières très anciennes qui apparaissent déjà dans les corpus juridiques tels que le *consulat de la mer* ou les *rôles d'Oléron*⁶¹ et qui subissent peu de modifications avec la venue de la morue.

Bien positionnés entre les taux d'intérêt des pêcheries côtières (6 %), du grand cabotage européen (12 %) et des expéditions vers l'Afrique et l'Amérique centrale ou du Sud (40 à 90 %), les taux d'environ 25 % appliqués aux expéditions morutières étaient extrêmement attractifs en raison de leur grande fiabilité. Hormis quelques intermèdes de guerre, les lieux de pêche sont demeurés relativement calmes jusqu'au milieu du XVII^e siècle et n'ont pas été revendiqués par un État en particulier. Les investisseurs étaient quasiment certains de toucher leur retour sur investissement à la fin de la saison, ce qui n'était pas le cas des destinations européennes ou vers l'outre-mer.

La logistique humaine

La situation n'est pas différente avec les intervenants de cette filière. Ce sont ces mêmes familles que l'on retrouve déjà impliquée dans les armements maritimes, dans la navigation et dans le négoce du poisson qui s'emparent de la filière morutière au XVI^e siècle. Le phénomène touche également les équipages qui sont encore plus flexibles et polyvalents⁶². Les choses changent à peine car ces intervenants utilisent ces mêmes types de navire que l'on adapte à tous les usages et destinations maritimes. La chaîne de commandement demeure identique, du moins à l'origine. On constate toujours la présence d'un écrivain de bord derrière le maître (capitaine), le rôle prépondérant du contremaître avec les marins (recrutement, ordres, salaires, etc.), l'emploi de quelques spécialistes (charpentiers, cuisiniers, coupeur de poisson), etc. Bref, rien qui vienne bousculer les bonnes vieilles

60. Lire par exemple SICKING, Louis, « Les groupes d'intérêts et la gestion des risques dans le commerce maritime et la pêche des anciens Pays-Bas, vers 1480-1560 », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 120-2 (2013), p. 135-152; ainsi que GALLICÉ, Alain et MOAL, Laurence, « Le convoi de la mer breton... », art. cit., p. 154-178.

61. ALLAIRE, Bernard, « Between Oléron and Colbert: the Evolution of French Maritime Law until the Seventeenth Century », dans FUSARO, Maria *et al.*, *Trade and Cultural Exchange...*, *op. cit.*, p. 97-116.

62. FUSARO, Maria, ALLAIRE, Bernard, *et al.* (dir.), *Law, Labour...*, *op. cit.*

habitudes des marins, si ce n'est des absences prolongées autrefois consacrées aux travaux agricoles ou à d'autres activités⁶³.

Les changements que l'on peut observer découlent des impératifs commerciaux. L'ampleur et la durée des voyages amènent des mutations dans l'organisation du travail, qui ne sont pas vraiment visibles au sein du recrutement des équipages. Les terre-neuvas gagneront leur indépendance au XVII^e siècle. Leur cargaison et leurs itinéraires de retour feront en sorte de les distinguer des vaisseaux de pêche et des transporteurs maritimes. La division des tâches s'organisera surtout à Terre-Neuve, avec des navires arrivant plus tôt, chargés de barques en kit, pour commencer la pêche, et d'autres qui ne font que passer pour prendre leur cargaison et repartir en Méditerranée.

La dimension légale

L'autre dimension dans laquelle les Malouins s'investissent sérieusement englobe les aspects légaux et normatifs de la pêche à la morue, qui sont peu à peu adoptés par les autres intervenants français ou étrangers. Nous pensons, entre autres, aux types de conditionnement de la morue livrée dans les ports. C'est au XVI^e siècle que l'on introduit les normes malouines, dans le commerce de la morue. À l'image de la barrique et du tonneau bordelais pour le vin en Europe, « le pacage de Saint-Malo » devient peu à peu une norme reconnue sur les marchés et par les acteurs de ce milieu⁶⁴.

Les Malouins ne se contentent pas d'inonder les marchés avec leur format de morue. Ils s'imposent également en amont de la filière sur les lieux de pêche à Terre-Neuve. Une série de règles et coutumes sont édictées vers 1640 par les bourgeois et marchands de Saint-Malo. Ces dernières fixent la toponymie des lieux, imposent un nombre maximum de pêcheurs par zone de pêche, ainsi que les obligations et redevances envers les premiers navires arrivés en saison. Ces réglementations sont ensuite appliquées à tous les autres acteurs bretons, puis à toute la France en 1671, avant d'être avalisées par l'ordonnance de la marine de Colbert de 1681⁶⁵. Ces formats d'emballage et ces législations qui s'appliquent jusqu'à Terre-Neuve sont le reflet de la position dominante malouine au sein de la filière morutière.

63. Voir les absences prolongées des marins lors des pêches au corail en Méditerranée dans CAVACIOCCHI, Simonetta, *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, Florence, Le Monier, 2006 et FUSARO, Maria, ALLAIRE, Bernard *et al.* (dir.), *Law, Labour..., op. cit.*, p. 195.

64. Vente de six pipes de morue « pacage de Saint-Malo » à un marchand de Bordeaux, Arch. dép. de la Gironde, 3E-5404 15-07-1563, f° 323 r°.

65. Voir son adoption par l'amirauté de Provence, Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 9B-2, 28-04-1671, f° 1545.

Les points de rupture : les impératifs commerciaux

Au niveau commercial, il est indéniable que la morue fut une aubaine pour les marchands malouins. Il s'agissait d'une denrée « ouverte » qui n'était pas affectée par les restrictions touchant l'exportation des grains, du vin ou de la viande. C'était en outre, une ressource capturée loin du territoire national et sur laquelle l'État avait peu de prise directe. C'est ainsi que pêche et commerce deviennent à cette époque indissociables, comme le fait remarquer Hilario Casado Alonso⁶⁶. Les armements morutiers bénéficient et participent à la fois à la croissance du commerce maritime au xvi^e siècle. Et en s'intégrant dans les réseaux maritimes existant, ces grands armements morutiers ont subjugué une partie du cabotage traditionnel⁶⁷.

Les impératifs de l'offre, de la demande et les logiques du commerce maritime ont influencé cette activité en poussant les terre-neuvas à livrer leur morue de plus en plus loin. Les triangulations méditerranéennes qui contournent la péninsule Ibérique au xvi^e siècle sont typiques de ce genre de mutations. Ces expéditions permettaient d'énormes économies d'échelle tant au niveau des armements que de la mise en marché du produit. Les triangulations offraient la possibilité de cumuler les taux d'intérêt intermédiaires et de tirer des bénéfices sur les marchandises de retour. La boucle commerciale ne s'arrêtait pas là car ensuite, les marchands malouins tiraient profit de la revente de ces marchandises en Europe du Nord⁶⁸.

Les agents locaux

Les sources montrent toutefois qu'une partie des navires (les navires anglais entre autres) arrivent en Méditerranée sans plan précis, prenant pour acquis que la demande sera au rendez-vous. S'ils n'écoulent pas leur cargaison dans le premier port, ils colportent vers une autre ville pour vendre le reste du poisson. Ce qui préoccupe les capitaines et les subrécargues, ce sont les cargaisons de retour qui doivent être les plus lucratives possible. Ce *stress* commercial encourage la recherche d'ententes bilatérales avec des partenaires locaux. Plusieurs s'appuient sur ces représentants locaux, mais les plus sérieux ont un agent de confiance malouin chargé de trouver des acheteurs de morue dans les villes portuaires concernées (en Espagne, à Marseille ou en Italie) avant même l'arrivée

66. CASADO ALONSO, Hilario, « La pêche à Terre-Neuve et le commerce international : deux activités complémentaires au xvi^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 120-2 (2013), p. 111-132.

67. Contrat d'association pour vente de vin et morue entre Gilles Richard, Nicolas de Boulon, Godin Greal, et Jehan de Jehan, marchands de Bordeaux d'une part, et Nicolas Éon, marchand de Saint-Malo, d'autre part, passé le 18-04-1565 par devant Lesire, notaire royal à Saint-Malo, Arch. dép. de la Gironde, 3E-5406, 2 mai 1565, f^o 105 v^o-106 r^o.

68. Au sujet des mutations des marchés maritimes, voir LE BOUËDEC, Gérard, « Produits vivriers et matières premières dans le développement du cabotage en Europe atlantique (de la péninsule Ibérique à l'Europe du Nord xv^e-xvii^e siècles) », dans CAVACIOCCHI, Simonetta, *Ricchezza del mare...*, *op. cit.*, p. 267-285.

des terre-neuvas⁶⁹. Dans les ports où les navires de Saint-Malo viennent en grand nombre, ces représentants malouins agissent comme des consuls : ils s'occupent d'accueillir les navires et équipages, entreposent les lots de poisson, payent les taxes portuaires et préparent les marchandises pour le retour vers la Bretagne⁷⁰.

Au XVII^e siècle, la mécanique morutière en Méditerranée est bien rodée et les navires débitent de moins en moins leurs cargaisons par simple colportage d'un port à l'autre. Les capitaines de navires sont de plus en plus liés à des ententes avec des agents locaux qui les attendent dans les ports pour prendre livraison du poisson et leur fournir une cargaison de retour déterminée par les marchands de Saint-Malo. Autrefois polyvalent, le capitaine perdra de son importance au profit du représentant des marchands (l'écrivain, le subrécargue) qui supervise les chargements, la comptabilité et la revente dans les ports. Le capitaine est en quelque sorte relégué au rang de simple transporteur maritime et de gestionnaire d'équipage.

Création de plus-value

À la base, la pêche n'est pas une activité extrêmement lucrative, mais en supprimant des navigations intermédiaires, c'est autant de marge de profit supplémentaire que les armateurs malouins ont pu engranger. Ce genre d'organisation commerciale leur donne surtout une meilleure emprise sur les marchandises de retour. Les profits dégagés par les expéditions morutières n'ont rien de comparable aux voyages vers les Antilles ou l'Extrême-Orient. Il n'en demeure pas moins qu'avec la revente d'un grand nombre de poissons, se crée une valeur d'échange qui dépasse l'investissement initial. La deuxième orientation est de vendre cette valeur acquise, dans un endroit plus éloigné que le port d'origine afin d'en obtenir un meilleur prix et de la convertir en cargaisons profitables.

Dans ce schéma, il est clair que la pêche du poisson n'est pas le but réel de ces expéditions. L'objectif ultime des voyages à Terre-Neuve est l'achat de certaines denrées et marchandises du sud de l'Europe à revendre avec profit dans le nord de la France et de l'Europe. Et dans ce contexte, la morue que les Malouins font acheminer par la Méditerranée est une monnaie d'échange dont la valeur virtuelle augmente en fonction de l'éloignement du port de livraison. Il s'agit d'une logique inhérente au commerce maritime qui n'est pas confronté aux mêmes limites frontalières que le commerce continental.

69. Les nombreux contrats d'achat anticipé passés par-devant notaires témoignent de ces arrangements préalables.

70. Au sujet du commerce ibérique, voir LESPAGNOL, André, « Des toiles bretonnes aux toiles « bretagnes », Conditions et facteurs d'émergence d'un produit « phare » sur les marchés ibériques », *Revue du Nord*, 12, 1996, p. 179-192; MONTOJO, Vicente, « Les relations commerciales... », art. cit. et MARTIN, Jean, « Les toiles bretagnes dans le commerce franco-espagnol de 1550 à 1830 », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 119-1 (2012), p. 31-60.

Dimension financière : l'inflation espagnole

Les mécanismes d'optimisation des marges de profits n'ont pas été les seuls moteurs de cette croissance. Parmi les facteurs qui ont assuré le succès de la filière morutière mais qui échappent au contrôle des Malouins se trouvent de nombreux mécanismes financiers et monétaires. C'est le cas, entre autres, de l'inflation qui frappe la péninsule Ibérique à partir des années 1520 et qui a pour conséquence directe de rendre les armements morutiers espagnols et portugais beaucoup plus dispendieux que ceux des Français. Le phénomène est visible dès la première moitié du XVI^e siècle avec la multiplication des navires ibériques qui marquent un arrêt dans les ports français pour acheter leurs victuailles avant d'aller à Terre-Neuve⁷¹. Ce manque de compétitivité des Ibériques encourage directement les armements français vers Terre-Neuve à faire leur retour dans les ports espagnols et portugais. L'argent américain qui inonde l'Espagne à partir de cette période s'ajoute ainsi aux produits espagnols ciblés par les marchands en quête de profit⁷². L'on ne soulignera jamais assez l'importance de l'inflation dans le sud de l'Europe sur l'évolution des pêches françaises à Terre-Neuve⁷³. Ce phénomène rend attrayant non seulement le prix de la morue malouine, mais également celui de toutes les marchandises françaises apportées en Espagne ou que les Espagnols achètent en France.

Un autre point à ne pas négliger, et qui accompagne indirectement cette longue croissance morutière, est le déclin de certaines autres filières influencées par la guerre ou des changements socio-économiques. C'est le cas du pastel par exemple, un élément central des trafics européens jusqu'au milieu du XVI^e siècle et qui décline à partir des années 1560, sous l'effet des guerres de Religion, de l'instabilité du commerce continental européen et des changements culturels⁷⁴. La masse de capitaux autrefois investie dans le négoce du pastel et d'autres marchandises « continentales » s'est reportée sur des denrées plus monnayables, comme la morue dont la demande était soutenue et la revente facilitée par le transport maritime.

Plus globalement, cette croissance morutière accompagne le lent basculement de l'économie méditerranéenne vers la façade atlantique aux XV^e-XVI^e siècles qui se traduit par un ralentissement de l'activité des foires continentales au profit des échanges maritimes. Ce long trend commercial est perceptible aussi par l'effacement dans la deuxième moitié du XVI^e

71. DELAFOSSE, Marcel, *Le commerce rochelais de la fin du XV^e au début du XVI^e siècle*, Paris Colin, 1952. Voir aussi déclarations de marins espagnols en route pour Terre-Neuve en 1541 dans BIGGAR, Henry P., *A collection of document relating to Jacques Cartier and the sieur de Roberval*, Ottawa, PAC, 1930, p. 449.

72. Bien que très contrôlés par l'État espagnol, les métaux précieux s'exportent. Spooner met en évidence l'importance du transit de l'argent espagnol par Saint-Malo en 1541 (SPOONER, Franck C., *L'économie mondiale*, Paris, Colin, 1956, p. 259).

73. INNIS, Harold, « The rise and fall of the spanish fishery in Newfoundland », *Transaction of the royal society of Canada*, n° 25 (1931), p. 51-70.

74. CASTER, Gilles, *Le commerce du pastel...*, op. cit., et COORNAERT, Émile, *Les Français et le commerce international à Anvers...*, op. cit., Paris, Rivière, 1961.

siècle des marchands-banquiers italiens qui gouvernaient les réseaux de paiements et l'essentiel du commerce européen depuis le Moyen Âge. Ce changement s'accompagna d'un transfert d'expertise commerciale vers les marchands et banquiers des villes portuaires de la façade atlantique. La présence italienne à Saint-Malo est peu connue en raison de la disparition des archives de la ville, mais elle ne fait aucun doute, d'autant qu'ils sont présents au XVI^e siècle dans d'autres villes bretonnes telle que Rennes ou Redon⁷⁵. Quoi qu'il en soit, grâce à la vigueur de sa marine marchande, Saint-Malo, longtemps exclue du réseau des foires, se retrouve au XVI^e siècle, au centre d'un nouvel ordre maritime atlantique.

Blocage intermittent des rouages commerciaux

Le dernier point que l'on doit impérativement aborder dans ces propos sur la croissance morutière malouine est la trame événementielle politico-militaire des XVI^e-XVII^e siècles. Le *stress* économique que la politique impose au tissu marchand demeure un élément essentiel pour comprendre les avancées et reculs dans l'industrie de la pêche. Cette trame repose essentiellement sur les guerres et autres événements militaires internes ou externes au royaume. Concernant les conflits extérieurs, c'est du côté de la péninsule Ibérique qu'il faut regarder. L'image de la confrontation franco-anglaise à Terre-Neuve longtemps relayée par la littérature anglo-saxonne est une réalité qui ne s'applique qu'à partir du XVII^e siècle. Au XVI^e siècle, les activités morutières sont essentiellement contrôlées par les Espagnols, les Français et les Portugais. Les Anglais n'arrivent dans les pêcheries de Terre-Neuve qu'au tournant des années 1580-1590 suite à la destruction d'Anvers, à la perte des marchés islandais, au conflit élisabéthain avec l'Espagne et à leur pénétration dans les marchés méditerranéens.

La conjoncture extérieure est complexe, mais on peut néanmoins souligner que durant les guerres d'Italie, les triangulations morutières avec l'Espagne sont bloquées par intermittence. Durant cette période, le trafic morutier malouin se rabat logiquement sur les marchés nationaux tels que Bordeaux et augmente ses débits vers Marseille et la Méditerranée. Il est certain toutefois que cette tendance s'inverse après Cateau-Cambrésis (1559) qui *booste* le commerce franco-espagnol durant quelques décennies. L'autre événement militaire qui prend le relais est celui des guerres civiles (guerres de Religion) qui apportent des blocages au commerce intérieur français et accentuent le recours aux transporteurs maritimes⁷⁶. Les pêches françaises à Terre-Neuve connaissent un regain de croissance sans précédent pendant ces conflits. Le blocage irrégulier des échanges continentaux et du petit cabotage encourage ce type d'investissements outremer.

75. Mentions d'Alexandre Ceriny et Jehan Baptiste Barthelochi dans ALLAIRE, Bernard, *Crépuscules ultramontains...*, op. cit., p. 146-147.

76. À ce sujet, voir LE ROUX, Nicolas, *Les guerres de religion (1559-1629)*, Paris, Belin, 2009.

Au début des années 1590, les guerres de Religion s'internationalisent et entraînent à nouveau la France dans un conflit avec l'Espagne (1595) auquel seuls les ports bretons (fidèles à la Ligue) échappent en partie. À la fin des guerres de Religion (1594) et après la paix de Vervins (1598), les affaires reprennent leur cours jusqu'aux épisodes de tensions franco-espagnols qui précèdent la mort d'Henri IV (1610). À cette époque, les Anglais qui commencent à prendre une part du commerce de la morue entrent en conflit avec les Français à Terre-Neuve, dans la Manche et en Méditerranée. Après le siège de La Rochelle, les traités de Suze (1628) et de Saint-Germain (1632), auxquels se rallient finalement les Anglais, apportent une paix stratégique pour Louis XIII et Richelieu dans leur opposition à l'Espagne.

Le début de la guerre de Trente Ans amène une période d'instabilité qui débouche finalement sur le long conflit franco-espagnol (1635-1659) marquant un tournant majeur dans la filière morutièrre malouine. Alors que l'activité maritime de certaines villes tombe en sommeil durant les conflits, Saint-Malo réagit et s'organise en mettant en place des convois, des escortes navales et des expéditions corsaires. Les ports espagnols étant fermés au commerce français, c'est à la navigation anglo-hollandaise que les Malouins auront recours pour continuer leurs lucratives livraisons sur les marchés ibériques. Durant cette période, les Malouins accentuent leur pénétration en Méditerranée mais surtout, ils s'imposent avec les Bretons parmi les Français à Terre-Neuve par le nombre de vaisseaux et par leurs coutumes. Les armements autrefois dédiés à la péninsule Ibérique sont réorganisés et la ville de Saint-Malo devient un immense entrepôt morutier où les navires nordiques en route vers l'Espagne et le sud de l'Europe viennent s'approvisionner. Comme le signalent les sources, le débit élevé des reventes justifie des coopérations commerciales morutières solides entre Malouins et Anglo-Hollandais⁷⁷.

Épilogue

La pêche à la morue n'est pas une spécificité malouine bien sûr. Au ^{xvi}^e siècle, la plupart des villes portuaires françaises envoient des navires à Terre-Neuve et les plus importantes contrôlent les triangulations avec la péninsule Ibérique. En revanche, jusqu'aux années 1660, la Méditerranée attire peu d'acteurs du ponant français autres que les Malouins, Olonnais, Rochelais, Havrais ou Rouennais⁷⁸. En ce qui concerne les concurrents étrangers, les Ibériques demeurent parmi les principaux intervenants à Terre-Neuve, mais leurs activités s'étiolent dans la seconde moitié du ^{xvi}^e siècle au profit, entre autres, des Français. Parmi les Nordiques, seuls

77. Entente et arbitrage entre marchands malouins et anglais à Marseille, Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 357E-127, 01-07-1636, f° 789 et Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, 357E-138, 9 décembre 1647, f° 1441 r°.

78. Les Bordelais pourtant présents à Terre-Neuve ne vont pas en Méditerranée. Ils préférèrent trianguler sur le nord de l'Espagne qu'ils connaissent bien. Les Normands pour leur part triangulent à l'aller et au retour avec la péninsule Ibérique où ils achètent leur sel.

les Anglais sont de réels concurrents pour les Malouins. Les acteurs néerlandais et germanophones sont absents de Terre-Neuve⁷⁹ et préfèrent se rabattre sur la morue disponible dans les ports de la Manche qu'ils revendent ensuite en Méditerranée.

Tous ces acteurs ne partent pas sur un pied d'égalité. Jusqu'au XVII^e siècle, les Malouins conservent plusieurs avantages sur leurs concurrents : une position stratégique à l'entrée de la Manche entre les marchés ibériques et d'Europe du Nord ; une position avantageuse à l'époque de la marine à voile, pour exploiter les vents dominants qu'ils ne partagent qu'avec quelques voisins anglais à l'ouest de la Manche (Plymouth) ; l'accès aux denrées essentielles d'armement (sel, vin, fruits, etc.) à moindre prix ou hors gabelle. La logistique humaine et matérielle est également essentielle. Les Malouins ont saisi cette opportunité d'autant plus facilement qu'ils avaient déjà les atouts nécessaires à la mise en œuvre des triangulations morutières : des traditions de pêcheurs, un cabotage nord-sud intense, une marine marchande au long cours et un groupe marchand très flexible.

Paradoxalement, c'est sur des continuités que cette nouvelle filière s'est bâtie en Europe au XVI^e siècle. Que ce soit au niveau financier, logistique, maritime, marchand ou socio-culturel, aucune révolution majeure n'est venue déranger les habitudes acquises. La morue est tout simplement venue s'insérer dans le roulage maritime breton. Elle a insufflé un nouvel élan à l'économie malouine qui a permis d'accroître leurs échanges maritimes⁸⁰. L'effet d'entraînement s'est répercuté sur les autres secteurs du négoce malouin : les produits du Nord, les toiles bretonnes, les denrées coloniales, les marchandises de Méditerranée, du Levant, etc. L'importance de la morue aura aussi une incidence directe sur l'orientation du développement colonial français au Canada⁸¹.

De l'Atlantique à la Méditerranée, les triangulations maritimes issues de la filière morutière ont permis aux Malouins d'augmenter l'ampleur globale de leurs échanges, d'ajouter de nouvelles destinations à leur rayon d'action et d'élargir la gamme de leurs produits. D'une activité maritime monodirectionnelle n'ayant à l'origine pour objectif que l'approvisionnement d'un marché local, la pêche des morues à Terre-Neuve s'engouffre au XVI^e siècle

79. L'absence des Néerlandais à Terre-Neuve est surprenante, d'autant qu'ils font figure de précurseurs dans l'expansion maritime au tournant du XVII^e siècle. L'effort de pêche à cette époque se concentre principalement sur la mer du Nord qu'ils dominent face aux Anglais et sur le hareng qui devient leur production phare. La fondation de Nieuw Amsterdam entre 1609 et 1614 s'explique non pas par la pêche, mais par une volonté de mainmise sur le commerce des fourrures dont ils étaient un acteur majeur en Europe du Nord et en Baltique.

80. Mémoire sur le commerce (Saint-Malo, 02-01-1686), BnF, *Clairambault* 1016, *op. cit.*, p. 453.

81. ALLAIRE, Bernard, « L'influence des pêches dans les orientations coloniales françaises au Canada à la fin du 16^e siècle » dans CAVACIOCCHI, Simonetta, *Ricchezza del mare...*, *op. cit.*, p. 331-339. Voir aussi cette compagnie de pêche en Gaspésie et en Acadie pour l'envoi de morues en France, en Méditerranée et aux Antilles, BnF, *Clairambault* 1016, *op. cit.*, p. 326.

dans les engrenages du commerce maritime européen. Cette mécanique s'accroît au XVII^e siècle avec l'émergence d'interconnexions maritimes entre Terre-Neuve et les colonies antillaises⁸².

S'il est parfois aisé de conclure sur de grandes tendances, il est beaucoup plus fastidieux de faire un gros plan sur une région ou une dimension particulière de l'histoire morutièr. De ce côté, beaucoup de travail reste à faire. Les volets bordelais et ibériques ponantais sont en général bien connus⁸³, mais les dimensions marseillaises et méditerranéennes mériteraient une étude, d'autant que les sources permettant d'observer les mutations existent. Plusieurs synthèses sur ces volets restent à constituer⁸⁴. L'on connaît encore très peu les acteurs, les tonnages transitant dans chaque port et les itinéraires terrestres et fluviaux empruntés par la morue pour atteindre les arrière-pays⁸⁵. Reste aussi à dater l'arrivée de la morue dans chaque région d'Europe au XVI^e siècle. Il s'agit d'un exercice qui n'a pas été fait et qui apporterait des réponses intéressantes sur l'évolution des habitudes alimentaires des consommateurs.

En outre, nos prospections sur l'histoire des activités malouines ne doivent surtout pas se limiter à l'Europe mais s'étendre également à l'Amérique et aux sources matérielles. Des archéologues canadiens, tels que Peter Pope, qui étudient les sites de pêcheurs à Terre-Neuve⁸⁶ ont retrouvé des fragments de poteries méditerranéennes sur certaines plages peut-être fréquentées par les Malouins. L'exportation de terres cuites méditerranéennes vers le nord de l'Europe était déjà connue⁸⁷, mais sa dimension canadienne apporte un nouveau regard qui permettra peut-être de préciser et de dater les triangulations méditerranéennes malouines avec Terre-Neuve.

82. MICHON, Bernard, « La morue au cœur d'un circuit commercial triangulaire : les armements entre Nantes, l'Amérique septentrionale et les Antilles au XVIII^e siècle », dans AUGERON, Mickaël et al. (dir.), *Le golfe du Saint-Laurent et le Centre-Ouest français, histoire d'une relation singulière (XVII^e-XIX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2010, p. 37-51.

83. PRIOTTI, Jean-Philippe et SAUPIN, Guy (dir), *Le commerce atlantique franco-espagnol...*, op. cit.

84. À ce sujet, lire FAGET, Daniel, « Marché du poisson, marché aux poissons », *Rives méditerranéennes* (RM), n° 43 (2012), p. 7-12 et CAVACIOCCHI, Simonetta, *Ricchezza del mare...*, op. cit.

85. Comme exemple pour le XVIII^e siècle, lire TOSCO, Giorgio, « Le commerce du poisson en conserve à Gênes au XVIII^e siècle, d'après une source douanière » *RM*, 43 (2012).

86. POPE, Peter, « The trade in Cod between the English colonies and Portugal (17th century) », dans VARELA GOMES, Mário et MANUEL CASIMIRO, Tânia, *On the world's routes: Portuguese faience (16th-18th cent.)*, Lisbon, IAP, 2013, p. 129-141.

87. Lire par exemple CURTIL-BOYER, Charles, « Une exportation de faïence de Marseille en Hollande », *Revue de la chambre de commerce de Marseille*, vol. 46, n° 707 (1959), p. 515-523.

RÉSUMÉ

La très ancienne relation entre Saint-Malo et Bordeaux connaît une transformation importante au ^{xvi}^e siècle avec les pêches et reventes de morues de Terre-Neuve auxquels les Malouins initient les Bordelais. C'est à cette même époque que les Malouins progressent depuis les ports français et ibériques de l'Atlantique vers les ports espagnols, français et italiens de la Méditerranée afin de tirer meilleur profit de leurs échanges Nord-Sud. Bordeaux et Marseille deviennent dans ce contexte, des partenaires commerciaux, financiers et logistiques essentiels à leur développement au travers des conflits politico-militaires.

ABSTRACT

The ancient relationship between Saint-Malo and Bordeaux underwent a major transformation in the sixteenth century with the fisheries and resales of Newfoundland cod to which the Malouins initiated Bordeaux merchant and mariners. It was at this same time that the Malouins' progressed from French and Iberian ports of the Atlantic to the Spanish, French and Italian ports of the Mediterranean to take better advantage of their North-South exchanges. Bordeaux and Marseille become in this context, commercial, financial and logistical axes essential to their development throughout politico-military conflicts.