



TURGEON, Laurier: “Pêches basques du Labourd en Atlantique nord (XVI-XVIII siècle): ports, routes et trafics”, *Itsas Memoria*. *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 163-178.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Pêches basques du Labourd en Atlantique nord (XVI-XVIII siècle): ports, routes et trafics

Laurier Turgeon

Département d'histoire et CELAT
Université Laval (Québec, Canada)

INTRODUCTION

Cette étude vise à proposer une chronologie de pêches hauturières basques de la province du Labourd depuis leur avènement au début du XVI^e siècle jusqu'à leur déclin et disparition à la fin du XVIII^e siècle. Nous voulons nous arrêter sur le Labourd en raison de l'importance et de la durée de son activité halieutique à l'échelle de l'Atlantique nord. Il y a eu de nombreux travaux consacrés aux pêches française, anglaises et hollandaises depuis les années 1960¹, mais peu aux pêches basques. La synthèse de Charles de La Morandière sur la pêche à la morue traite abondamment des ports du nord de la France, beaucoup moins de ceux du sud et à peu près pas des ports basques². Nos connaissances du mouvement des navires de pêche des provinces voisines du Guipuzcoa et de la Biscaye sont relativement bonnes, grâce aux travaux classiques de Harold A. Innis et de Mariano Ciriquiain-Gaiztarro puis, plus récemment, à ceux de Selma Barkham³. Les pêches du Labourd n'ont laissé les historiens du Pays basque nord indifférents. Joseph Nogaret y consacrent de longues pages dans sa monographie de Saint-Jean-de-Luz, publiée en 1925, et François Jaupart passe en revue les pêches à l'intérieur de son étude érudite de l'activité maritime des ports basques pendant la deuxième moitié du dix-septième et le dix-huitième siècles⁴. L'ouvrage sans doute encore le plus complet sur la question est celui de Maxime Degros, une thèse de l'École des Chartres, publiée par sections dans le *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne* de 1940 à 1944, qui demeure malheureusement peu connue en raison de sa diffusion restreinte⁵. En dépit de l'apport important de chacun de ces ouvrages, il nous manque une vision d'ensemble du volume et des principales fluctuations du trafic dans la longue durée; c'est-à-dire depuis le seizième jusqu'au dix-huitième siècle. Une reconstitution du mouvement des navires de pêche du Labourd nous semble être fondamentale pour bien cerner la place occupée par cette région dans les pêches hauturières de l'Atlantique nord et pour mieux saisir les rythmes de l'économie maritime basque à l'époque moderne.

Reconstituer le mouvement des navires sur trois siècles à une époque pré-statistique est une entreprise fastidieuse et hasardeuse. Le chercheur ne peut espérer qu'à des approximations et des ordres de grandeur; en fait, à des indices dont la précision varie en fonction de la période étudiée et des sources dispo-

1. MOLLAT DU JOURDIN, M. (dir.): *Histoire des pêches maritimes en France*, Privat, Toulouse, 1987; BRIÈRE, J.-F.: *L'armement français pour la pêche à Terre-Neuve au XVIII^e siècle*, Fides, Montréal, 1994; CELL, G. T.: *English Enterprise in Newfoundland, 1577-1660*, University of Toronto Press, Toronto, 1969; HEAD, C. G.: *Eighteenth Century Newfoundland: A Geographer's Perspective*, University of Toronto Press, Toronto, 1976; MICHELL, A. R.: «The European Fisheries in Early Modern History», RICH, E. E. et WILSON, C. H. (dir.): *The Cambridge Economic History of Europe*, vol. 5, Cambridge University Press, Londres, 1977, pp. 133-184; DE JONG, G.: *A Short History of Old Dutch Whaling*, University of Pretoria, Pretoria, 1978.

2. LA MORANDIÈRE, Ch. de: *Histoire française de la pêche à la morue en Amérique septentrionale (des origines à 1789)*, Maisonneuve et Larose, Paris, 1962, vols. I et II; de même, le livre de BRIÈRE, J.-F.: *L'armement français*, tend à induire en erreur, car il s'agit d'une étude de Saint-Malo et de Granville.

3. INNIS, H. A.: «The Rise and Fall of the Spanish Fishery in Newfoundland», INNIS, H. A. (dir.): *Essays in Canadian Economic History*, University of Toronto Press, Toronto, 1956; CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los Vascos en la pesca de la balena*, Saint-Sebastien, 1961; HUXLEY, Selma: «Los Vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713», AYERBE, E. (dir.): *Itsasoa 3. Los Vascos en el marco Atlántico Norte, Siglos XVI y XVII*, Etor, San Sebastián, 1988, p. 26-210; HUXLEY BARKHAM, Selma: «Aperçu de l'évolution de la pêche sur les côtes de l'Est canadien», MOLLAT DU JOURDIN, Michel (dir.): *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, Editions du CTHS, Paris, 1995, p. 175-180.

4. NOGARET, J.: *Saint-Jean-de-Luz des origines à nos jours*, Bayonne, 1925; JAUPART, F.: *L'activité maritime du port de Bayonne au XVIII^e siècle*, Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne, Bayonne, 1966; *Histoire maritime de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne, Bayonne, 1981.

5. DEGROS, M.: «La grand pêche basque des origines à la Révolution», *Bulletin des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*, 1940-1944.

nibles. Pour le XVI^e siècle, l'absence à peu près complète de sources écrites au Labourd nous a obligé de recourir aux archives notariales de Bordeaux, très bien conservées et riches en documents portant sur les pêches basques. Le grand port girondin attirait un grand nombre de navires de pêche qui y venaient s'avitailler en vin, en biscuit de mer, en main d'œuvre, parfois même en sel et en merrains, puis surtout en capitaux qui manquaient souvent aux entreprises basques. Les archives notariales de Bordeaux sont parmi les mieux conservées en France au XVI^e siècle –on évalue les pertes à moins de 15%– et les plus riches en informations. Un échantillonnage systématique du fonds –en retenant deux années consécutives par période quinquennale à partir de 1544-1545– a permis de relever 6.000 actes qui représentent environ la moitié de tous les actes bordelais concernant les pêches en Amérique septentrionale au XVI^e siècle. Pour faciliter le traitement et l'analyse des données, un fichier informatisé des navires a été mis au point pour reconstituer plus efficacement les trafics. Malheureusement, les actes notariés fournissent rarement les tonnages des navires. Il a fallu donc se contenter d'un indice-navire, moins précis que l'indice-tonnage. L'autre inconvénient de cette source indirecte est qu'elle représente le mouvement des navires basques dans le port de Bordeaux, ce qui ne correspond pas nécessairement à leur mouvement dans les ports basques⁶. Pour le XVII^e siècle, nous avons pu nous faire une idée du trafic directement à partir des sources du Pays Basque: des redevances payées par des navires de pêche au port de Capbreton, des listes de navires terre-neuviens versant des droits à l'hôpital de Saint-Jean-de-Luz, des enquêtes menées par les municipalités et, après les années 1660, par le Ministère de la Marine. Les enquêtes de la deuxième moitié du XVII^e siècle fournissent généralement le nombre de navires et leurs tonnages.

Le trafic du XVIII^e siècle est le mieux connu, grâce aux rôles d'équipage qui, outre des renseignements précis sur l'équipage, fournissent le nom et l'origine du navire, son tonnage, sa destination et parfois la composition de la cargaison. Les rôles des ports basques présentent une série intégrale à partir de 1750. Ceux, très abîmés et fragmentaires, de la première moitié du siècle ont été complétés par les registres d'inscription maritime dans lesquels apparaissent les gens de mer avec la liste de leurs campagnes. Le dépouillement exhaustif de ces matricules nous a permis de reconstituer le mouvement des ports de Bayonne et Saint-Jean-de-Luz. Pour connaître la capacité de charge des navires, indice plus précis du trafic, il a fallu recourir aux archives notariales qui renferment souvent des mentions de tonnage dans les contrats de grosse aventure, les chartes-parties, les engagements et les procurations. Bien que longue et fastidieuse, la méthode a donné des résultats satisfaisants puisque 80% des tonnages ont été retrouvés. La multiplication du tonnage moyen de l'année (calculé d'après les tonnages connus) par le nombre de navires a fourni une bonne évaluation du volume annuel de la flotte basque (graphique 1).

LE RETARD BASQUE

Si les premiers navires basques à cingler vers les «terres neuves» sont des morutiers, les baleiniers ne tardent pas à les suivre. C'est encore à Bordeaux que l'on retrouve la première mention d'un baleinier. Il s'agit de la *Catherine* d'Urtubie, dont le maître est Adam de Gaberie, qui vient en 1530 décharger dans le port girondin 4.500 morues et 12 barriques de baleines¹¹. Cette cargaison mixte, composée de morue et de baleine, laisse supposer que l'on chassait la baleine de façon occasionnelle. Il faut attendre 1539 avant de trouver un navire destiné spécialement pour «prendre des baleines»: la *Serenne* de Bourg, un galion appartenant à Arnaud Estèbe de Langon (près de Bordeaux) et commandé par un Basque, Laurens de Mortigues de Biarritz¹². Comme l'armateur y fait charger huit pipes de sel, l'équipage devait l'utiliser pour conserver la chair de baleine ramenée en saumure «sans ailes et sans queue», précise-t-on dans l'acte. Il ne faut pas exclure non plus la possibilité que le sel ait été employé à saler de la morue pêchée à l'occasion de la chasse. Quoi qu'il en soit, les Basques ne devaient pas sentir un besoin urgent d'entreprendre de longs voyages transatlantiques puisqu'ils pouvaient encore chasser les baleines sur les côtes de la Galice. Des équipages basques partent l'hiver, d'octobre à mars, sur les côtes de la Galice prendre la baleine noire de Biscaye (*Eubalæna glacialis*) lors de sa migration vers le sud. C'est le cas, par exemple, de l'équipage de la *Barbe* de Bordeaux, maître Sancho de Larrume, qui y fait une première campagne en 1527 et une deuxième en 1530¹³.

Les pêcheurs du Pays Basque sud mettent encore plus de temps à prendre la route des «terres neuves». Sans doute qu'ils trouvaient plus profitables de pêcher le merlu et de troquer des cuirs sur les côtes de l'Irlande –activité dont les origines sont médiévales– que d'entreprendre des pêches nouvelles outre-Atlantique. C'est à Lequeitio, en 1532, que l'on retrouve la première mention d'un armement pour Terre-Neuve. Les armements pour l'Irlande sont alors beaucoup plus nombreux puisqu'on relève pas moins de huit navires de Lequeitio qui y sont destinés entre 1530 et 1532. Ce n'est pas avant la décennie 1540 que l'armement basque espagnol se développe. L'année 1542 est une date charnière car, sept navires –deux d'Orio et cinq de Saint-Sébastien– partent pêcher la morue à Terre-Neuve. Comme au Pays basque nord, ces premiers armements concernent des morutiers. La chasse à la baleine apparaît plus tardivement: ce n'est pas avant 1548 que les actes notariés révèlent un premier navire Basque du sud, la *Madalena* de Deva, dont on est certain qu'il est destiné à la chasse à la baleine pour y faire la fonte des huiles sur les côtes du Labrador¹⁴. Après avoir chassé près de Blanc-Sablon, l'équipage de la *Madelena* a rapporté une cargaison mixte: de la viande de baleine en saumure et aussi plus de 300 barriques d'huile de baleine¹⁵. Il est vrai que les archives basques françaises et espagnoles de cette époque n'ont pas été bien conservées. Cependant, il est peu probable que l'absence des baleiniers basques espagnols puisse s'expliquer par une défaillance documentaire car, Jacques Cartier, pénétrant dans le Saint-Laurent par le détroit de Belle Isle, ne signale pas leur présence dans ses récits, même si en 1535, devant la pointe Ouest de l'île d'Anticosti, il n'avait pas «memoire de jamais avoir tant veu de ballaines»¹⁶.

LE SURSAUT DU MILIEU DU XVI^e SIÈCLE

Si les pêcheurs basques se sont lancés tard sur la route de Terre-Neuve, ils s'y sont multipliés à une vitesse saisissante vers le milieu du siècle. Le dépouillement systématique des actes notariés de Bordeaux à partir de 1544 montre une croissance rapide de l'activité des ports du Labourd, plus particulièrement de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure (voir tableau 1). De quelques armements isolés avant 1540, elle passe à 5 armements en 1544, à 25 en 1550, et à 42 en 1560. Ces hauts niveaux d'activité sont maintenus jusque dans les années 1580. Les navires basques dominent alors nettement le mouvement des terre-neuviens dans le grand port girondin représentant plus de la moitié, voire parfois les deux-tiers de la flotte. De plus, les navires terre-neuviens dont le port d'attache est Bordeaux, de plus en plus nombreux dans la deuxième moitié du siècle, sont souvent montés par des maîtres et des équipages provenant du Labourd. Les navires basques étaient des gros porteurs, supérieurs à 100 tonneaux et atteignant parfois 200 et 300 tonneaux, alors que ceux, beaucoup moins nombreux, de La Rochelle, des petits ports de la Saintonge (Mortagne, Saint-Palais, Royan et Marennes surtout¹⁷) et de Saint-Malo dépassent rarement les 100 tonneaux.

11. *Ibid.*, p. 810; et HUXLEY, S.: *Los Vascos...*, p. 37.

12. BERNARD, J.: *Navires...*, p. 810.

13. *Ibid.*, p. 810; HUXLEY, S.: *Los Vascos...*, p. 28.

14. HUXLEY, S.: *Los Vascos...*, p. 62.

15. HUXLEY BARKHAM, S.: «Aperçu de l'évolution...», p. 176.

16. CARTIER, J.: *Relations...*, édition établie et annotée par Michel BIDEAUX, Presses de l'Université de Montréal, Montréal, 1986, p. 132.

17. Sur les petits ports de la Saintonge, voir SEGUIN, Marc: «Les débuts de la pêche saintongaise à Terre-Neuve (1546-1570)», GUILLEMET, Dominique et PERET, Jacques (dir.): *Les sociétés littorales du Centre-Ouest Atlantique*, Société des Antiquaires de l'Ouest, Poitiers, 1996, p. 187-202.

Bien que nous n'ayons pas de données précises sur l'évolution de l'activité des ports basques espagnols, il est incontestable que leur armement pour Terre-Neuve s'est également développé rapidement vers le milieu du siècle. Les baleiniers et les morutiers y apparaissent plus fréquemment dans les documents et, comme l'a signalé Selma Barkham, les contrats de vente d'huile de baleine et de morue y sont de plus en plus abondants¹⁸. Un recensement de la flotte, effectué par le roi d'Espagne en 1571, permet d'avoir une idée précise du nombre de navires armés dans chacun des ports de la côte cantabrique de Passage à Portugaleta pour une année donnée. Selma Huxley Barkham, qui a dépouillé le recensement, parvient à un total de 14 morutiers jaugeant environ 2.518 tonneaux et 13 baleiniers jaugeant 4.781 tonneaux¹⁹. Apparaissent également dans le recensement deux baleiniers du Pays Basque sud, l'un de 140 tonneaux

Tableau 1: Provenance des navires armés à Bordeaux pour le golfe et l'estuaire du Saint-Laurent au XVIe siècle

Année	St-Jean-de Luz/ Ciboure	Bordeaux/ Guyenne	La Rochelle/ Saintonge	St-Malo/ Bretagne	Autres	Total
1544	5	1	1	1	0	8
1545	3	1	0	0	0	4
1549	19	2	4	1	1	27
1550	25	2	3	7	0	37
1554	10	1	4	0	0	15
1555	7	5	1	1	0	14
1559	22	6	6	4	0	38
1560	42	5	8	6	0	61
1564	41	8	6	1	2	58
1565	32	13	6	2	0	53
1570	28	7	2	1	0	38
1574	27	14	1	0	1	43
1575	17	7	0	0	0	24
1576	32	9	0	1	0	42
1579	31	13	14	0	0	48
1580	29	10	8	0	0	47
1584	21	17	4	0	0	42
1585	18	19	8	0	0	45
1586	12	7	0	0	0	19
1587	8	10	2	0	0	20
1589	2	9	1	0	0	12
1590	4	9	8	0	0	21
1594	3	6	3	0	1	13
1595	2	2	4	0	0	8
1599	2	6	0	0	0	8
1600	0	4	2	0	0	6
1605	0	6	4	0	1	11

18. HUXLEY BARKHAM, S.: «Aperçu de l'évolution...», p. 176.

19. BARKHAM, Selma: «Guipuzcoan Shipping in 1571 with Particular Reference to the Decline of the Transatlantic Fishing Industry», DOUGLASS, W. A. (dir.): *Anglo-American Contributions to Basque Studies*, Basque Institute, Reno, 1977, p. 76-77.

et l'autre de 150 tonneaux, qui se trouvaient alors ancrés dans les ports basques espagnols. Comme le Labourd, les ports du Guipuzcoa et de la Biscaye ont été emportés par la fabuleuse expansion des économies européennes que Pierre Chaunu a appelé le grand désenclavement planétaire²⁰. La croissance démographique, l'extension des villes, les flottes maritimes et les armées plus nombreuses contribuaient à agrandir le marché des produits de la pêche.

Les Basques du nord arment surtout des morutiers, destinés à la pêche le long des côtes où elle se fait à l'aide de chaloupes et d'établissements de fortune montés l'été «à terre» pour faire sécher le poisson. Plus des trois-quarts des navires armés à Bordeaux pratiquent cette pêche dite «sédentaire» (tableau 2). La pêche à la morue verte, pratiquée sur les Bancs, à partir du navire qui devient une véritable usine flottante, ne se développe que dans le dernier quart du siècle. Dans ce type de pêche, dite aussi «errante», toutes les opérations se font en haute mer à bord du navire, depuis la prise du poisson jusqu'à sa salaison et sa mise en cale. En dépit d'une certaine spécialisation dans la pêche à la morue, les Labourdins ne négligent pas pour autant l'armement de baleiniers. À Bordeaux, on n'en compte pas moins de 6 en 1550 et 12 en 1554. Même si leur nombre diminue par la suite, il n'en demeure pas moins qu'ils sont armés régulièrement jusque dans le dernier quart du siècle. Il faut dire que l'année 1554 était exceptionnelle dans la mesure où plusieurs baleiniers furent armés en guerre. Bon nombre d'entre eux viennent chercher à Bordeaux des pièces d'artillerie «petites, moyennes et grandes», des arquebuses, des arbalètes, des pics et des lances pour combattre leurs cousins du Guipuzcoa et de la Biscaye qui essayaient alors de s'implanter sur les côtes du Labrador. En effet, les équipages de navires de Saint-Jean-de-Luz, de Ciboure, de Biarritz et de Capbreton ont attaqué, «par mer et par terre», ceux de quatre baleiniers basques espagnols (deux de Passage et deux d'Orio) à «Los Hornos», le site actuel de East St. Modeste. Ils se sont affrontés féroce­ment l'après-midi du 24 juillet et pendant toute la nuit, jusqu'à ce que les Basques espagnols capitulent. On a amené les navires et le butin au port de Red Bay où les captifs ont dû aider les Basques français à chasser et à fondre des huiles. Le 25 août, les 180 prisonniers ont été embarqués sur l'un des navires et ramenés dans leurs ports d'origine²¹. Les Basques du sud n'ont pas tardé à prendre leur revanche. L'année suivante, des armateurs et capitaines du Guipuzcoa ont armé plusieurs vaisseaux en guerre et ont pris à Terre-Neuve, selon les témoignages, entre 42 et 48 navires français chargés de morue, sans compter ceux qu'ils ont fait couler²². Ils se vantaient d'avoir mis en échec la flotte morutiè­re française, forte de plus de 300 navires, et d'avoir privé ses armateurs de plus de 400.000 ducats de profits. Quoique les témoins aient sans doute gonflé le bilan de leurs exploits, étant tous des Basques du Guipuzcoa, ils font ressortir la taille déjà considérable de la flotte de pêche française. Ces affrontements, pendant cette guerre des Valois contre les Habsbourgs qui a duré de 1553 à 1559, permettent de mieux comprendre l'augmentation, vers le milieu du siècle, à Bordeaux, des navires du Labourd qui cherchaient à se mettre à l'abri de l'hostilité de leurs voisins et à relancer leurs entreprises à l'aide des capitaux étrangers.

Ces hostilités ne semblent pas avoir gênées l'armement pour les pêches hauturières des ports basques, car celui-ci a continué à se développer après la guerre, tant de l'un que de l'autre côté de la frontière. Les navires terre-neuviens du Labourd n'ont jamais été aussi présents à Bordeaux que pendant la décennie 1560. Le retour à la paix a visiblement contribué à des rapprochements entre Labourdins et Guipuzcois puisque l'on trouve à Bordeaux en 1565 des affrètements de navires de Saint-Jean-de-Luz pour Saint-Sébastien et des armateurs du Guipuzcoa qui viennent recruter des tonneliers bordelais pour Terre-Neuve. Réunies, les flottes de pêche basque de la France et de l'Espagne devaient constituer un pôle majeur de l'activité maritime d'Europe de l'Ouest à l'époque. Grâce au recensement de 1571, nous savons que la flotte basque espagnole comptait au moins 14 morutiers et 13 gros baleiniers jaugeant environ 7.299 tonneaux. Malheureusement, nous n'avons pas de recensement semblable pour la France. Prenons une autre année, proche de 1571 pour éviter de trop nous tromper, 1565, année dont nous disposons d'une liste à peu près complète des tonnages des navires basques du Labourd armés à Bordeaux et à La Rochelle: on y dénombre 32 à Bordeaux et 28 à La Rochelle où les actes notariés sont moins bien conservés. Lorsqu'on croise les données des deux listes pour éviter de compter deux fois les navires qui ont fréquenté chacun de ces ports (7 cas identifiés), on obtient un total de 53 morutiers jaugeant 7.250 tonneaux. Ces chiffres témoignent d'une activité considérable, surtout lorsque l'on tient compte de l'absence totale d'archives notariales du Labourd et du caractère partiel de l'enregistrement des campagnes par les notaires. En effet, les notaires ne recensent qu'une partie du mouvement des navires, dans la mesure où chaque armement n'entraîne pas obligatoirement la consultation d'un notaire. Même si l'on recourt fréquemment au notai-

20. CHAUNU, P.: «Des Uniers à l'Uniers», LÉON, P. (dir.): *Histoire économique et sociale du monde*, Armand Colin, Paris, 1977, t. 2, p. 15.

21. HUXLEY, S.: *Los Vascos...*, p. 64.

22. QUINN, D.: *New American World : A Documentary History of North America to 1612*, Arno Press, New York, 1979, vol. 4, pp. 95-98.

**Tableau 2: Activités des navires armés à Bordeaux
pour le golfe et l'estuaire du Saint-Laurent au XVIe siècle**

Année	Morue sèche (Pêche côtière)	Morue verte (Pêche hauturière)	Chasse à la baleine	Morue, baleine et traite des fourrures	Total
1544	8	0	0	0	8
1545	3	0	1	0	4
1549	23	0	4	0	27
1550	31	0	6	0	37
1554	3	0	12	0	15
1555	10	0	4	0	14
1559	34	0	4	0	38
1560	55	0	6	0	61
1564	56	0	2	0	58
1565	51	0	2	0	53
1570	36	0	2	0	38
1574	38	1	4	0	43
1575	22	0	2	0	24
1576	22	17	3	0	42
1579	45	2	1	0	48
1580	41	5	0	1	47
1584	37	2	0	3	42
1585	34	5	0	6	45
1586	16	0	0	3	19
1587	17	1	0	2	20
1589	8	4	0	0	12
1590	12	8	0	1	21
1594	11	2	0	0	13
1595	8	0	0	0	8
1599	8	0	0	0	8
1600	6	0	0	0	6
1605	8	3	0	0	11

re à cette époque, certaines transactions se font oralement ou sous seing privé et échappent alors au notaire. Donc, rassemblées, les flottes basques du sud et du nord comptaient au moins 80 navires avec une capacité de charge 15.000 tonneaux (1,696 m³), soit près de 9.000 tonneaux de jauge internationale (2,83 m³). Ce volume, d'une importance insoupçonnée, était très comparable à celui du trafic hispano-américain qui s'élevait à un peu plus de 10.000 tonneaux en 1571²³.

Pour nous faire une idée plus précise de la taille de l'ensemble de la flotte de pêche européenne à Terre-Neuve, nous pouvons recourir aux estimations d'auteurs de l'époque. L'évaluation la plus souvent citée est celle du navigateur anglais Anthony Parkhurst²⁴, dressé lors d'un voyage de reconnaissance effectué pour la marine anglaise en 1578. Parkhurst établit alors le nombre des navires européens à «terre-neuve» entre 350 et 380, dont 150 morutiers français, 100 espagnols, 50 portugais, 30 à 50 anglais ainsi

23. CHAUNU, P. et H.: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, SEVPEN, Paris, 1956, tome 6, vo. 4, p. 330-332.

24. QUINN, D.: *New American World...*, p. 7-8, 105.

que 20 à 30 baleiniers basques. Si certains historiens jugent ces chiffres excessifs, nous les croyons, au contraire, inférieurs à la réalité, du moins si l'on s'en tient aux enquêtes dans les archives notariales de Bordeaux, de La Rochelle et de Rouen, qui fournissent, à elles seules, plus de 150 navires français pour certaines années du milieu du siècle²⁵. Il n'est pas impossible que la flotte française ait diminué dans les années 1570. La sous-évaluation de la flotte est une explication encore plus probable, car le trafic terre-neuvien ne décline pas de façon marquée à Bordeaux pendant la décennie 1570. Il est en effet difficile de penser que Parkhurst ait pu recenser à la fois les navires qui fréquentaient les bancs à différentes périodes de l'année et tous les navires de la pêche sédentaire qui se dispersaient sur plusieurs milliers de kilomètres de côtes. Plus vraisemblable est l'estimation de Robert Hitchcock, basée sur des renseignements provenant d'informateurs dans les ports français, qui établit la flotte de la France à environ 500 navires vers 1580²⁶.

Ces quelques ordres de grandeur, aussi grossiers soient-ils, montrent la place considérable occupée par les pêches hauturières basques et la fréquentation déjà intense des routes de l'Atlantique nord, trop souvent oubliées ou refoulées à un rang secondaire, au profit des routes du sud. Si le poisson et les baleines du Saint-Laurent n'avaient pas la valeur intrinsèque de l'or et de l'argent du golfe du Mexique, ils mobiliseraient autant de navires et au moins deux fois plus de marins car les pêches hauturières demandaient toujours plus de bras et de compétences que la navigation commerciale²⁷.

LA CRISE DE LA FIN DU XVI^e SIÈCLE

Les pêches basques connaissent une chute vertigineuse dans le dernier quart du XVI^e siècle. La chasse à la baleine s'essouffle à partir des années 1580. Il ne reste que sept baleiniers à Terre-Neuve en 1602²⁸. Le nombre de morutiers diminue aussi. À Bordeaux leur nombre passe de 29 en 1580, à 2 en 1589, et ils disparaissent complètement à la fin du siècle (tableau 2). Il faudrait éviter de généraliser l'ampleur de l'effondrement constaté à Bordeaux à l'ensemble des pêches basques. Les ports du Labourd semblent être moins touchés, du moins, c'est ce que laisse croire la lettre d'Edmund Palmer, un espion anglais établi à Saint-Jean-de-Luz en mars 1589, soulignant que les armateurs de Saint-Jean-de-Luz et Ciboure avaient avitaillé à Passajès 70 navires de 100 à 250 tonneaux pour les pêches à Terre-Neuve²⁹. Il est possible que

Tableau 3: Recettes des navires terre-neuviens entrés dans le port de Capbreton, 1596-1608 (Archives de Landes, E suppl. 1006)

Année	Navires	Sommes versées	Versement moyen	Total recette
1596-1597	5	202	40,4	1.520
1597-1598	8	289	36,1	2.182
1598-1599	8	329	41,1	2.332
1599-1600	9	324	35,0	1.138
1602-1603	7	223	31,8	1.042
1603-1604	6	103	17,2	1.240
1604-1605	7	170	24,3	928
1605-1606	8	92	11,5	412
1606-1607	5	30	6,0	872
1607-1608	8	73	9,1	938

25. TURGEON, L.: «Bordeaux and the Newfoundland», p. 25.

26. INNIS, H.A.: *The Cod Fisheries: The History of An International Economy*, University of Toronto Press, Toronto, 1978, pp. 44-45 et note 40.

27. BERNARD, J.: *Navires et gens...*, p. 817; LE GOFF, T.J.A.: «Offre et productivité de la main-d'œuvre dans les armements français au XVIII^e siècle», dans ADAM, P.(éd.): *Gens de mer en société: Colloque de la Commission internationale d'histoire maritime de Bucarest*, Dactyl, Paris, 1980, p. 95-108. D'après le recensement de Parkhurst, on peut évaluer le nombre de pêcheurs à Terre-Neuve dans la deuxième moitié du XVI^e siècle de 10 à 20.000 individus, un nombre bien supérieur aux 6.000 marins de la flotte coloniale espagnole à laquelle on pourrait ajouter, sans crainte, les 1.000 marins du commerce oriental portugais; MEYER: *Les Européens et les autres, de Cortès à Washington*, Armand Colin, Paris, 1975, p. 76; et QUINN, D.: *North America from Earliest Discovery to First Settlements: The Norse Voyages to 1612*, Norton, New York, 1975, p. 361.

28. PROWSE, D. W.: *A History of Newfoundland from English, Colonial, and Foreign Records*, Londres, 1895, p. 48.

29. Une autre lettre du 7 mai 1589, de John Wells, confirme que les propriétaires de ces navires étaient de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz. Voir QUINN, David: *New American World*, vol. 4, p. 116.

les guerres de religion, particulièrement féroce dans la région de Bordeaux, et l'amélioration des relations avec les Basques du sud aient incité les Labourdins à se tourner vers le Guipuzcoa et la Biscaye. Cependant, il est indéniable que les pêches hauturières basques ont reculé à la fin du siècle et ont connu des bas niveaux d'activité sur une période d'environ 35 ans allant de 1585 à, grosso modo, 1620. Les armements tombent aussi à Capbreton –servant alors d'avant port pour Bayonne, inaccessible en raison des ensablements répétés de l'Adour–, de 18 en 1581 à moins de 10 à la fin du siècle³⁰. Le mouvement des morutiers dans le port se fige à 7 ou 8 unités par an et les droits d'entrée, versés en fonction de la cargaison, baissent sensiblement, passant d'une moyenne de 40 livres par navire en 1596/97 à 9 en 1607/08 (tableau 3). À peine 20 terre-neuviens dérapent du port de Saint-Jean-de-Luz en 1620 et seulement 11 en 1622. Les pêcheurs du Guipuzcoa connaissent le même sort³¹.

Pour expliquer cet effondrement du trafic pour l'Amérique septentrionale, il faut invoquer les guerres avec l'Espagne et surtout les guerres de religion qui font rage dans le sud-ouest de la France pendant le dernier quart du siècle. À ces guerres viennent s'ajouter les difficultés économiques marquées par la hausse des prix, par une série de crises de subsistance et des famines nombreuses qui touchent, à des degrés divers, l'ensemble de l'Europe de l'Ouest³². La peste fait ses ravages à Bordeaux, à Bayonne et dans le Labourd à la fin du siècle³³. Nous assistons également à une chute des échanges commerciaux et à un recul de la plupart des grands trafics maritimes de l'Europe. Mais l'essoufflement de l'économie européenne n'est pas seule en cause. Des problèmes apparaissent aussi outre-Atlantique. Les captures de baleines sur les côtes du Labrador diminuent dès les années 1570, pénurie qui semble liée à une perturbation climatique (début du petit âge glaciaire) plus qu'à une surexploitation des stocks. Même la morue se fait moins abondante sur les côtes, ce qui pousse les pêcheurs, au large, sur les bancs où ils développent une pêche verte ou errante, beaucoup plus exigeante que la pêche côtière pratiquée jusqu'alors (tableau 2). De plus en plus, les baleiniers comme les morutiers sont obligés de prolonger la durée de leurs campagnes et de combiner chasse aux cétacés et pêche à la morue pour suppléer à la diminution des prises³⁴. C'est aussi pour faire face à cette crise que les Basques du Labourd développent la chasse aux morses sur les îles de la Madeleine dans les années 1590³⁵ et qu'ils commencent à exploiter les fanons des baleines; c'est, du moins, dans le port de Saint-Jean-de-Luz, en 1594, que l'on trouve trace des premières manifestations de ce commerce³⁶.

Si la traite des fourrures apparaît lors de ces difficultés de la deuxième moitié du siècle, c'est sans doute parce qu'elle permet également de diversifier encore davantage les activités des pêcheurs et leur apporter un revenu d'appoint. On ne peut certes pas écarter la possibilité d'échanges sporadiques dans la première moitié du siècle. Les dépositions de 1542, publiées par Henry Biggar, au début du siècle, montrent bien que l'équipage d'un navire basque a échangé des haches, des couteaux et d'autres effets contre des peaux de cerfs et de loups marins avec des Amérindiens dans le détroit de Belle Isle³⁷. Mais la traite doit être alors limitée et une affaire de pacotille, puisque les actes notariés de la première moitié du siècle ne la mentionnent jamais, sans doute parce qu'elle n'était pas suffisamment importante pour nécessiter l'intervention du notaire. Ce n'est qu'à partir des années 1580 que la traite des fourrures est évoquée par les notaires bordelais et qu'elle est présentée comme une activité commerciale organisée par des marchands dans le but de faire des profits. La première mention de traite trouvée dans les actes notariés de Bordeaux date de 1580 et concerne le navire la *Marie* de Saint-Vincent (Ciboure), commandé par Micheau de Hoyarsabal³⁸. C'est ce Micheau de Hoyarsabal qui entreprend, avec le même navire, la première campagne de traite au «Canada» en 1584³⁹. De 1580 à 1600, nous avons recensé à Bordeaux 22 navires destinés à la traite des fourrures et 14 pour la traite au Canada. Tous proviennent de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure. Soulignons que les deux seules références, trouvées par Selma Huxley Barkham, dans les archives basques espagnoles, témoignant d'une présence basque dans l'estuaire, concernent des pilotes de Saint-Jean-de-Luz, Pierre et Esteven de Bocal⁴⁰, qui apparaissent à Bordeaux dès 1585 pour pratiquer la traite au Canada⁴¹.

30. CUZACQ, R.: «En marge d'une vieille carte; le lit ancien de l'Adour», *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*, 1930, p. 369.

31. INNIS: «The Rise and Fall», p. 53-54.

32. BENASSAR, Bartholomé: «Une croissance interrompue», LEON, Pierre (dir.): *Histoire économique et sociale du monde*, Vol. I, Armand Colin, Paris, 1977, p. 543-564.

33. DE GAUFFRETEAU, J.: *Chroniques bordelaises, 1240-1698*, Bordeaux (Archives départementales de la Gironde, I/G8), 1698, pp. 120-293; CROIZIER, J.: *Histoire du port de Bayonne*, Bordeaux, 1905, p. 188.

34. TURGEON, L.: *Bordeaux*, pp. 11-12.

35. CELL: *English Enterprise*, pp. 49-50.

36. HUXLEY, S.: «Los Vascos...», p. 174 ; et AZKARATE, A.; HERNÁNDEZ, J. A. et NÚÑEZ, J.: *Balleneros vascos del siglo XVI. Estudio arqueológico y contexto histórico (Chateau Bay, Labrador, Canada)*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1992, pp. 119, 142.

37. BIGGAR, Henry Perceval: *A Collection of Documents relating to Jacques Cartier and the Sieur de Roberval*, Public Archives of Canada, Ottawa, 1930, 460-463.

38. Archives départementales de la Gironde, (ci-après ADG), 3E 5420, f^{os} 546-547, 30 mars 1580

39. ADG, 3E 5425, f^{os} 449-450, 28 avril 1584

40. HUXLEY, S.: «Los Vascos...», p. 171.

41. ADG, 3E 5425, 5 avril et 14 juillet 1585

LES HESITATIONS DU XVII^e SIÈCLE

Mais cette crise, pourtant bien marquée, est passagère et ne frappe pas partout avec la même intensité. La pêche à la morue est moins touchée que la chasse à la baleine. Le déclin de l'armement n'accablait pas le capitaine Savalet, «bon vieillart de Saint Jean de Lus», que Lescarbot rencontra sur les côtes de l'Acadie en 1607 et à qui il exalta ses exploits: sa quarante-deuxième campagne de pêche à Terre-Neuve s'annonçait bonne, presque miraculeuse, plus de 100.000 morues séchées évaluées à 10.000 francs⁴². Quoi qu'il en soit, il est certain que l'armement basque s'accroît rapidement après 1620. Le nombre des terre-neuviens qui payent une redevance à l'hôpital de Saint-Jean-de-Luz double de 1619 à 1629 et le montant des redevances par navires augmente considérablement (tableau 4). La chute de 1628 s'explique par l'action du roi qui réquisitionnait des navires pour faire le siège de La Rochelle. La brusque poussée des prix du poisson en Espagne, de 1625 à 1630 semble entraîner avec elle une reprise subite de la pêche. La crise agricole au Pays Basque et dans d'autres régions de la Vieille Castille est de faible portée et de courte durée⁴³. Dès 1629-30, la flotte des morutiers basques retrouve vraisemblablement son niveau de 1580. Au milieu du XVII^e siècle, une source espagnole évalue la flotte du Labourd à quelque 60 unités, dont une vingtaine de baleiniers⁴⁴.

Tableau 4: Nombre de terre-neuviens payant des redevances à l'Hôpital Saint-Jacques de Saint-Jean-de-Luz, 1619-1629

Année	Navires	Redevance moyenne par voyage (en livres)	Total redevances (en livres)
1619	16	3,6	58
1620	19	4,9	93
1621	21	3,2	67
1622	11	4,1	45
1623	18	3,7	68
1624	17	3,6	62
1625	18	3,7	68
1626	27	6,1	164
1627	24	5,6	135
1628	24	6,0	144
1629	34	5,3	181

La réorientation de la chasse à la baleine vers les mers du Spitzberg suscite des réticences mais, en peu de temps, elle va se monter prometteuse et la campagne basque de 1612, composée de trois navires du Labourd et d'un de la Biscaye, se solde par un «raisonnable prouffit»⁴⁵. Ces premières entreprises se heurtent à une furieuse opposition des Anglais et surtout des Hollandais qui, par les chartes de leurs compagnies de Moscovie, prétendent au monopole de la chasse dans ces parages. Grâce à l'action des diplomates, le Spitzberg est partagé entre Anglais, Hollandais, Danois, et Français (il faut comprendre Basques français) qui se voient attribuer la pointe, isolée et souvent encombrée de glaces, à l'extrême nord de l'île, appelé le Cap de Biscaye⁴⁶. Il n'y avait pas d'endroit plus désavantageux pour fondre les huiles!

Les Basques qui, depuis le moyen âge, jouissent d'un quasi monopole du commerce des produits de la baleine en Europe, sont désormais aux prises avec la concurrence farouche des Européens du Nord, surtout des Hollandais. Deux innovations permettent aux Basques de faire front à la concurrence nordique et d'accroître leur activité: d'une part, la participation des financiers parisiens à une grande compagnie à monopole soutenue par des privilèges royaux⁴⁷; d'autre part, la mise au point d'un procédé de fonte des

42. LESCARBOT, M.: *Histoire de la Nouvelle France*, Paris, 1609, p. 645.

43. HAMILTON, E.J.: *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1659*, MacMillan, New York, 1965, p. 230.

44. INNIS: «The Rise and Fall», p. 57

45. DEGROS: «La grande pêche», 1942, p. 172.

46. Bibliothèque Nationale (France), (ci-après BN), Mss.fr. 17329, f. 313-316, Recueil de documents (1612-1632); DEGROS: «La grande...», 1942, p. 173-174.

47. BN, Mss.fr. 17329, f. 311-316, Recueil de documents (1612-1632); DEGROS: «La grande...», 1942, p. 174; DARANATZ, J.B.: «Le général luzien Jean Vrolicq», dans *Gure Herria*, 1928, p. 155-156.

huiles à bord du navire, qui évite les installations à terre⁴⁸. La compagnie établit son siège au Havre. Pour atténuer le handicap des distances dont souffrent les ports basques, des baleiniers sont rattachés au Havre et le marché français mis à l'abri de la concurrence par l'instauration d'un impôt frappant les huiles provenant de l'étranger⁴⁹. La mise au point de fours à bord du navire libère l'entreprise de la chasse côtière et permet de poursuivre les baleines en haute mer pendant toute la durée de la campagne. Toutes les opérations, depuis la chasse jusqu'à transformation du lard en huile, se font à bord du navire devenu une usine flottante, de la même manière que le navire de la pêche errante. Cette restructuration financière et technique fournit de nouvelles bases à la chasse à la baleine et lui donne un second souffle: la flotte des baleiniers augmente régulièrement, passant de 7 navires en 1617 et 14 en 1636 à 25 en 1645⁵⁰.

En dépit de ces louables efforts, les Basques ne sont plus les maîtres de la chasse à la baleine. Les Hollandais, à qui ils ont appris à chasser au début du siècle⁵¹, leur imposent une invincible tutelle avec une flotte de 70 flûtes en 1650, grossissant à plus de 200 en 1663. Maintenue intacte jusqu'à la première moitié du dix-huitième siècle, cette flotte envahit les mers arctiques et plus de 10.000 chasseurs débarquent à chaque saison sur les rivages gelés du Spitzberg, la Norvège et le Groenland. Il se trouve alors dans ces hautes latitudes plus d'Européens que sur l'océan Indien et toutes les mers de Chine⁵². Personne ne peut encore évaluer l'impact de cette invasion des chasseurs européens sur les très fragiles écosystèmes des peuplades Inuit. Il fut sans doute aussi bouleversant pour les autochtones que l'incursion saisonnière des pêcheurs à Terre-Neuve où, on le sait, les Béothuks ont été exterminés.

Le poids écrasant de la flotte hollandaise enrayer les tentatives basques destinées à accroître le nombre de baleiniers. La production hollandaise maintient, à des niveaux bas, les cours de l'huile de baleine⁵³ qui s'infiltrer dans les ports français par la voie des vaisseaux neutres à des prix qui défont souvent la plus-value ajoutée par les impositions douanières⁵⁴. De plus, les navires basques sont gênés par les corsaires flamands qui croisent sans cesse dans la Manche et au large de l'Irlande de 1654 à 1658⁵⁵. La flotte basque ne compte plus, en 1664, que 20 baleiniers de 4 320 tonneaux, dont 12 armés à Saint-Jean-de-Luz/Ciboure et 8 à Bayonne (tableau 5)⁵⁶. Poussée par les vifs encouragements de Colbert, elle remonte à 39 navires en 1672⁵⁷. De 1680 à 1700, crises et guerres réduisent, de nouveau, la flotte des baleiniers à une vingtaine d'unités.

L'espace des chasseurs basques s'est élargi au dix-septième siècle, d'abord, au Spitzberg et, ensuite, à la «Norouègue» qui, à l'époque, désigne aussi bien les côtes de la Norvège et de la Finlande que celles de l'est du Groenland⁵⁸. Ils avancèrent dans les glaces jusqu'au 84° nord et, à l'est, jusque dans la mer de Barents⁵⁹. Les baleiniers basques n'ont pourtant jamais complètement abandonné Terre-Neuve et le Labrador. L'équipage d'un baleinier a hiverné à Red Bay sur la côte du Labrador en 1604,⁶⁰ et Champlain

48. CLEIRAC, E.: *Us et coutumes de la mer*, Bordeaux, 1661, p. 153.

49. BOISSONNADE, P.: «La marine de commerce et de pêche du Pays basque et du Labourd au temps de Colbert», *Comité des travaux historiques et scientifiques: Bulletin de la Section de Géographie*, tome 49, 1934, pp. 74-75; DRAVASA, E.: *Les privilèges des Basques du Labourd sous l'Ancien Régime*, Saint-Sébastien, 1950, p. 17; HAMY, E.T.: «Les Français au Spitzberg», *Études historiques et géographiques*, 1896, p. 321.

50. BN, Mss.Fr. 17329, f. 313-314, Recueil de documents (1617); Archives municipales de Bayonne, (ci-après AMB), Mss. 94, n° 29, Note historique (vers 1820); CLEIRAC: *Us...*, p. 153. Ils indiquent que 14 baleiniers furent pris par les Espagnols en 1636. Sur le trafic français au XVII^e siècle: GASCON, R.: «Le grand commerce français», BRAUDEL, F. et LABROUSSE, E. (dir.): *Histoire économique et sociale de la France*, 1450-1660, Paris, 1977, t. 1, p. 333-343.

51. DEGROS: «La pêche...», p. 173-174; et JONG: *A Short History*, p. 6.

52. JONG: *A Short...*, p. 7-8 et 39; WATJEN, H.: «Zur Geschichte des holländischen Walfischfanges von der zweiten Hälfte des 17, bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts», *Hanische Geschichtsblätter*, 45 Jahrgang, 1919, Band XXV, p. 285. On peut ajouter à ces 200 flûtes hollandaises, une trentaine de baleiniers basques et une trentaine de baleiniers allemands et anglais. Dans la première moitié du XVIII^e siècle, 200 à 250 navires européens sillonnaient les mers orientales: BUTEL, P.: «Le grand commerce maritime», LÉON, Pierre (dir.): *Histoire économique et sociale du monde*, Armand Colin, Paris, 1978, tome 3, p. 96-97.

53. Les prix de l'huile de baleine en Hollande a stagné de 1624 à 1669: POSTHUMUS, N.W.: *Inquiry into the History Prices in Holland*, Leyde, 1964, tome 2, p. 84.

54. Archives Nationales (France), (ci-après AN), F¹² 1834 A, États du commerce (1669-1696); AMB, BB.70, f. 180-181, Exemptions des huiles de baleine (7 mai 1658); AMSJL, AA.5, Pontchartrain aux magistrats de Saint-Jean-de-Luz (9 août 1702); BN, Mél. Colbert, 136, f. 269, Magistrats à Colbert (16 fév. 1666); Archives du Ministère des Affaires Étrangères (ci-après AMAE), France, 2015, f. 162-165, État du commerce des pêches (1700).

55. Les négociants de Saint-Jean-de-Luz évaluent les pertes à plus de 300 000 livres: Archives municipales de Saint-Jean-de-Luz, (ci-après AMSJL), EE.3, État des prises (1654-1658).

56. BN, 500, Colbert, 199, f. 155-163 et 209-220, Recensement des vaisseaux (1664).

57. Archives départementales des Pyrénées-Atlantiques, (ci-après ADPA), C 336, f. 5, Mémoire sur la pêche (1775). Le chiffre de 39 inclut les baleiniers espagnols de Pasajès et paraît vraisemblable. La seule Chambre des assurances de Paris assurait 25 baleiniers basques en 1672: AN, Z¹⁰ 76, Registre des polices (1672); HERUBEL, M.A.: «Baleines et baleiniers: étude d'économie maritime», *Revue Maritime*, mai 1931, p. 620, citant AN, Marine G, Agendas de Marine, donne les chiffres suivants: 1686: 61 navires; 1688: 61; 1690: 49; 1698: 10; 1700: 8; 1701 et 1702: 10; 1704: 18; 1706: 19; 1708: 20; 1710: 10. Il ne s'agit pas que de baleiniers, comme le prétend l'auteur, mais de baleiniers et de morutiers.

58. GERRITZ, H.: *Histoire du pays nommé Spitzberghe*, Amsterdam, 1613, p. 11; ADG, C. 1644, Mémoire anonyme (vers 1771); Archives municipales de Honfleur, (ci-après AMH), Amirauté de Honfleur 2 ii, 244-55, Congés (1636-1688); 2 ii 288-295, Rapport de mer (1667-88); AN, Z¹⁰ 75-80, Polices d'assurances (1668-1688); et CLEIRAC: *Us et coutumes...*, p. 152.

59. *Ibid.*; ADG, 6B 975 (11 déc. 1667), «au Frisland»; ADPA, 3E 3580 (17 nov. 1615), «au voyage à la Norouègue»; 3E 3583 (26 fév. 1618), «de la Norouègue»; ADPA, 3E 3756 (25 fév. 1618) «Norouègue et Finlande».

signale la présence d'un baleinier basque à Tadoussac en 1608, qui avait couru les côtes depuis le Labrador à la recherche de baleines⁶¹. Les archives notariales très incomplètes de Bayonne révèlent les traces de deux expéditions pour la chasse à la baleine à Terre-Neuve dans les années 1630: celle d'une *Catherine* de Bayonne armée conjointement pour la pêche à la morue et la chasse à la baleine en 1635 et, quatre ans plus tard, une *Grâce* de Saint-Jean-de-Luz équipée pour la seule chasse à la baleine⁶². La *Barbe* de Bordeaux, un grand navire de plus de 300 tonneaux, quitta Bordeaux en 1643, avec un maître et un équipage basques, également pour la chasse à la baleine à «Terreneuve», probablement à la côte du Labrador⁶³. La destination du *Saint-Jean* de Bordeaux ne laisse aucun doute puisque les archives de l'amirauté précisent qu'il est allé en 1667 à la «Grande Baye du Labrador»⁶⁴. La «Grande Baye» signifie encore le golfe du Saint-Laurent, plus particulièrement le détroit de Belle Isle. Cependant, ce toponyme ne tarde pas à émigrer vers le nord, au détroit Davis et à la baie d'Hudson que les cartographes français du dix-septième siècle appellent souvent la «Grande Baye du Nord» ou la «Baye du Nord»⁶⁵. Franquelin dessine d'ailleurs, en 1688, plusieurs navires au nord du Labrador et dans la «Baye du Nord» (baie d'Hudson)⁶⁶. Quoiqu'il en soit, le *Saint-Antoine* de Bayonne, armé en 1710, et le *Saint-Antoine de Padoue* de Saint-Jean-de-Luz, en 1711, pour «la Grande Baye au Nord» indique qu'ils se sont rendus à la baie d'Hudson⁶⁷. Le toponyme anglais «Détroit Davis» apparaît dans les archives notariales pour la première fois en 1716 et devient fréquent après 1720⁶⁸. Donc les Basques parcouraient déjà depuis un certain temps les mers occidentales du Groenland lorsque les mauvaises chasses à l'est y amenèrent les Hollandais en grand nombre dans les années 1720⁶⁹. Pour tirer profit de ces stocks vierges, les amateurs basques envoyaient près de la moitié de leur flotte dans les mers étroites à l'ouest du Groenland.

**Tableau 5. Morutiers et baleiniers basques, 1664-1700
(Bayonne, Saint-Jean-de-Luz, Ciboure, et Hendaye)**

Année	Morutiers		Baleiniers		Total		Sources
	N	Tx	N	Tx	N	Tx	
1664	26	3730	20	4320	46	8050	BN, 500 Colbert, 199, fos 155-63 et 209-20
1672	19	2280c	39	8580c	58	10860c	ADP-A, C.336, f° 5 (sujette à caution)
1672	25	6140	25	4390	50	10530	AN, Z ¹⁰ 76-77 ; et notaires basques
1680	(Bayonne semble exclue)				40 ?	8400c	AN, Marine D ² 54 ; et AMSJL, HH 14.
1683	23	4215c	-	-	-	-	ADS-M, Amir. Havre, B 19 et notaires
1685	-	-	-	-	45	8168c	AMSJL, BB.2, f° 24bis, ACCib, EE1, et notaires
1688	26	3640	22	5020	48	8660	AN, Marine B ³ , f° 530 et notaires
1690	28	3860	16	3785	44	7645	AMSJL, HH, ¹ 2, p. 7 et notaires pour Bayonne
1700	31	4030c	19	4370c	50	8400c	AMSJL, HH ² 5, f° 7 ; HH72a f° 6, et notaires Bayonne
1701	34	4210	15	3020	49	7230	Notaires et Amirauté de Bayonne

* «C» signifie que le tonnage a été calculé d'après des moyennes établies à partir de tonnages connus de certains navires de la même année ou de tonnages des années précédentes.

60. BARKHAM: «The Basques: filling a gap in our history between Jacques Cartier and Champlain», *Canadian Geographical Journal*, 1978, p. 18.

61. Samuel de Champlain, *Œuvres*, [C.-H. Laverdière, ed.], Montréal, Éditions du Jour, 1973, vol. 1, p. 287.

62. ADPA, 3E 3620, 2 avril 1635; 3E 3623, 7 février et 26 mars 1639.

63. ADG, 6B 214, fo. 40, 15 octobre 1643.

64. ADG, 6B 975 (11 déc. 1667). Le plus souvent on donne «pesche à la baleine» comme destination.

65. FRANQUELIN, J.B.L.: Carte de la Nouvelle France (1678); Amérique septentrionale (1688).

66. *Ibid.*

67. Archives de l'Arrondissement Maritime de Rochefort (ci-après AMR), 15 P³ 2, Recensement des gens de mers (1705-1716); ADPA, 3E 3773 (12 avril 1710); 3E 3775 (30 mars 1711); le *Saint Pierre* de Saint-Jean-de-Luz destiné à la «Grande Baye au Sarde»: ADPA, 3E 5758 (26 mars 1700); la *Sainte Thérèse* partie à la chasse des baleines de «Sarde au Grande Baye»: 3E 3184 (11 avril 1701).

68. ADPA, 3E 3714 (29 avril 1716) «Détroit David»; plus tard «Détroit de Davis»: 3E 3800 (6 fév. 1722).

69. WATJEN: «Zur Geschichte...», p. 2610262; JONG: *A Short...*, p. 14-16. AN, Col. C¹¹⁸ 29, ministre à Landreau (16 mai 1708); C¹¹⁸ 37, ministre à Costebelle et Soubras (25 fév. 1715). Costebelle signalait la présence d'un baleinier basque sur les côtes du Labrador.

La flotte des morutiers fut également touchée par les difficultés du milieu du dix-septième siècle. En 1664, l'enquête commandée par Colbert n'en recense que 26 d'une jauge de 3.730 tonneaux, parmi lesquels se trouvent beaucoup de «vieux vaisseaux»⁷⁰. Leur nombre se stabilise autour de 20 à 30 navires. Même rassemblés, morutiers et baleiniers ne retrouvent pas leurs niveaux antérieurs; on est encore bien loin des 80 à 100 navires armés au cours des belles années du seizième siècle. «Toutes les prières à Dieu» pour un retour à la prospérité⁷¹ ne suffisent pas à relancer «le commerce languissant des huiles et pêches à terre-neuve»⁷².

Les difficultés que connaissent les pêcheurs basques pendant la deuxième moitié du dix-septième siècle sont générales. Le marasme touche l'ensemble du commerce européen de la Baltique à la Méditerranée. Nicolas Denys a signalé, au cours de ses longues pérégrinations sur les côtes d'Acadie et de Terre-Neuve, un déclin marqué de la flotte de pêche française, selon lui, passée de 500 navires en 1630-40 à 350 en 1660-80⁷³. Les enquêtes de 1664 et de 1683 confirmaient cet inquiétant recul du trafic terre-neuvier⁷⁴. L'Angleterre ne retrouve pas, non plus, son activité du début du siècle: sa flotte de 250 morutiers tombe à 150 unités vers le milieu du siècle⁷⁵. Le trafic de l'Amérique espagnole accuse un déclin sensible et le commerce baltique tend à se figer⁷⁶. Les pêcheries de Terre-Neuve subissent le contrecoup du ralentissement et des hésitations des économies européennes que traduisent la stagnation des prix et l'immobilisme démographique⁷⁷. Les pêcheries n'ont pu secourir l'agriculture, ni soulager les crises de subsistance si nombreuses dans cette deuxième moitié du siècle.

BASQUES FRANÇAIS ET BASQUES ESPAGNOLS

La flotte de pêche du Labourd s'est maintenue pendant cette période de difficultés grâce au concours des provinces basques espagnoles. Vers 1650, il y a encore une vingtaine de morutiers du Guipuzcoa dans la baie de Plaisance où ils reviennent, plus ou moins nombreux, tous les ans⁷⁸. La flotte de pêche du Guipuzcoa compte, en 1681, pas moins de 22 bâtiments, dont 13 morutiers et 9 baleiniers jaugeant 4870 tonneaux⁷⁹. Réunies, les flottes du Labourd et du Guipuzcoa constituent encore une force maritime importante. Celle-ci pouvait, à certaines occasions, inquiéter l'invincible flotte hollandaise qui, en 1693, vit quatre corsaires basques enlever 35 de ses plus belles flûtes⁸⁰. D'ailleurs, les capitaines luziens n'hésitent pas à recruter, dans les petits ports du Guipuzcoa, les hommes qui manquaient toujours à leurs pêches lointaines⁸¹. À ce libre échange des hommes, d'une même langue et culture, s'ajout le commerce, plus surveillé, des produits, dont la circulation est codifiée par les «traités de bonne correspondance». Établis au moyen âge et renégociés au besoin, les traités assurent, avant tout, la bonne marche du commerce, de part et d'autre de la frontière, lors des guerres fréquentes entre les rois de France et d'Espagne. Par exemple, les pêcheurs du Guipuzcoa avaient le droit de se ravitailler en denrées françaises et de pêcher à Terre-Neuve avec un passeport délivré par le roi de France; en contrepartie, les Basques français pouvaient vendre le produit de leur pêche en Espagne. Grâce aux traités, les pêcheurs basques évitaient des

70. AN, 500 Colbert, 199, f. 209-220. Les navires de la flotte luzienne avaient un âge moyen de 11 ans.

71. BN, MéL. Colbert, 118bis, f. 929-930, Magistrats de Saint-Jean à Colbert (21 déc. 1663).

72. AMSJL, HH² 4, Placet des Luziens au roi (vers 1661).

73. DENYS, N.: *Description géographique et historique des costes de l'Amérique septentrionale*, Paris, 1672, tome 1, p. XVIII-XIX. G. FOURNIER démontre dans *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Paris, 1643, p. 220, que les terre-neuviens constituent la seule flotte importante de la France et qu'elle ravitaille «presque toute l'Europe» en poisson.

74. BN, 500 Colbert, 199, Inventaire (1664); Archives départementales de la Seine-Maritime (ci-après ADSM), Amir. du Havre, B 19 (1683), cité par RICHARD, R.: «Comptes et profits des navires terre-neuviens du Havre au XVII^e siècle», *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 4, 1976, p. 481. Ces sources sous-évaluent le trafic car il s'agit, semble-t-il, de navires et non de campagnes. Les «banquais» ou navires de pêche verte faisaient souvent deux campagnes par an sur le Grand Banc. Voir, à ce sujet, TURGEON, Laurier: «Colbert et la pêche française à Terre-Neuve», MOUSNIER, Roland (dir.): *Un nouveau Colbert*, SEDES, Paris, 1985, p. 256-257.

75. CELL: *English...*, p. 97-107; MITCHELL, A.R.: «The European Fisheries in Early Modern History», in RICH, E. and WILSON, C. (dir.): *The Cambridge Economic History of Europe: The Economic Organization of Early Modern Europe*, Cambridge, 1977, t. 5, p. 162.

76. MORINEAU: «Le siècle...», p. 73-94; DELUMEAU, J.: «Le commerce extérieur français au XVII^e siècle», *Revue du Dix-septième siècle*, nos. 70-71, 1966, p. 81-105; GASCON, R.: «Le grand commerce français...», p. 333-343.

77. POUSSOU, J.P.: «Les hommes» dans LÉON, Pierre (dir.): *Histoire économique et sociale du monde*, Armand Colin, Paris, 1978, t. 2, p. 41-61.

78. MILLON, Ch.: *Les aventures de Nicolas Gargot*, La Rochelle (rééd. 1928), p. 50.

79. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los Vascos...*, p. 255.

80. DUCÈRE: *Les corsaires...*, p. 203; AN, Marine B³ 80, f. 64-65, Bezons à Pontchartrain (8 sept. 1693); AN, Marine B³ 79, f. 188-190, Gramont à Pontchartrain (9 sept. 1693). Les 35 prises auxquelles fait allusion cette correspondance sont peut-être exagérées. WATJEN: «Zur Geschichte...», p. 286, parle de 26 prises.

81. De 1725 à 1734, 65% des équipages sur les baleiniers du Labourd venaient du Guipuzcoa; AN, Marine B³ 73, f. 267-270, Bezons au ministre: CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los Vascos...*, p. 251-252; QUINN: *North America...*, p. 365; BN, Nouv. Acq. fr. 2549, f. 30-183; INNIS: «The Rise...», p. 46-50.

conflits qui ne les concernaient pas et poursuivaient leurs pêches sans être harcelés par les corsaires de l'une ou l'autre nation. Le régime des passeports permettait de naviguer sous pavillon français ou espagnol, en fonction du jeu des alliances politiques, et parfois sous les deux à la fois «pour une précaution entière des pesches»⁸². Afin de conserver leur neutralité dans les conflits européens, les pêcheurs basques allaient jusqu'à refouler les drapeaux français et espagnols, à hisser le pavillon anglais et à afficher le passeport que leur accordait parfois le «Lord Admiral»⁸³.

Pourtant, les traités et les passeports ne remédient pas à tous les problèmes: les rois ne les tolèrent pas toujours et les provinces basques, elles-mêmes, se voient parfois prises dans des luttes intestines⁸⁴. Quand les conventions collectives connaissent des dysfonctionnements, les individus, pêcheurs et propriétaires de navires, n'hésitent pas à recourir à des pratiques variées de transfert de propriété de part et d'autre de la frontière. Les Basques français et espagnols partagent souvent le port de Pasajès, plus profond et mieux abrité que le port labourdin de Socoa⁸⁵. Il va sans dire que le partage de ce lieu commun incitait les particuliers à s'associer et à passer contrat, devant notaire, pour régler des affrètements, des grosses aventures et des achats de parts de navires. La confiance qui règne entre les individus permet même l'usage des prête-noms, comme le constate Pontchartrain pendant la guerre de Succession d'Espagne: «Les marchands de Bayonne, Saint-Jean-de-Luz et Ciboure prêtent leur nom aux Espagnols... ils n'auraient pas pu équiper la moitié de ceux qui sont partis (navires) sans le recours des Espagnols qui leur ont avancé de l'argent»⁸⁶.

Les ventes simulées interviennent également pour effectuer des transmissions de propriété de navires ou pour contourner les droits d'entrée et de sortie des marchandises de l'un ou l'autre pays⁸⁷. Ces différentes formes d'associations commerciales, bien souvent, ne font que renforcer des liens déjà noués par le mariage⁸⁸. Ils consolident ainsi une marine qu'aucun état n'unissait.

PROSPÉRITÉ ET CRISES DU DIX-HUITIÈME SIÈCLE

Les Basques ont réussi à armer régulièrement des navires à Terre-Neuve et au Groenland pendant les longues guerres de la ligue d'Augsbourg (1689-97) et de Succession d'Espagne (1702-1713). Leurs navires se fauillent tous les ans entre les croisières des navires de guerre et des corsaires ennemis (graphique 1). Les ventes simulées et le régime des passeports permettent à certains de naviguer sous pavillon neutre et le roi de France met souvent, à la disposition des terre-neuviens, des escorteurs armés en guerre. D'autre part, les corsaires basques connaissent un certain succès: on compte pas moins de 70 prises dans le port de Saint-Jean-de-Luz en 1691⁸⁹. Ceux qui échappent aux corsaires bénéficient de prix gonflés par la pénurie, et ils profitent du retour de la paix pour réinvestir les gains accumulés pendant la guerre.

Après la guerre de Succession d'Espagne, on assiste à une remarquable reprise des pêches au Labourd. Dès 1715, le trafic portuaire atteint 70 armements, soit 10.000 tonneaux, et il continue à s'accroître jusqu'en 1728, année la plus faste, où il culmine avec 89 navires, dont 58 morutiers et 31 baleiniers jaugeant environ 14.000 tonneaux. C'est la première fois que la flotte de pêche du Labourd atteint des niveaux comparables à ceux de la deuxième moitié du seizième siècle. Même Saint-Malo, considérée par beaucoup comme le premier port de pêche français, ne dépasse pas 8.000 tonneaux de 1713 à 1730⁹⁰. Pour

82. ADPA, 3E 4104 (27 fév. 1696); 3E 4434 (17 mars 1711); 3E 4435 (15 mars 1713).

83. CELL: *English...*, p. 51.

84. Les premiers traités remontent au moyen âge. Ils sont reconduits et modifiés en 1553, 1653, 1667-68, 1675 et 1694: AN, Marine B³ 86, f. 203-204 (20 août 1694); Marine B³ 92, f. 221-224 (7 mai 1695); AN, A¹ 31, f. 60, Arrêt (6 nov. 1694); BN, Mél. Colbert, 146, f. 416 (10 déc. 1667); BOISSONNADE, M.: «La marine...», p. 85. Le traité n'empêchait pas pour autant les conflits entre Basques français et espagnols. En 1558, Saint-Jean-de-Luz est occupé et brûlé en partie. Les hostilités se réveillent en 1595 et 1636: DRAVASA, E.: *Les privilèges de Basques du Labourd sous l'Ancien Régime*, Saint-Sébastien, 1950, p. 29-32; NOGARET: *Saint-Jean-de-Luz...*, p. 18-19; INNIS: «The Rise...», p. 45 et 54; DUCERE: *Les corsaires...*, p. 75-83.

85. BARKHAM: «Guipuzcoan...», p. 75; Archives communales de Biarritz, (ci-après ACBz), HH¹, Ordonnance du roi (25 janv. 1647).

86. AN, F¹² 51, f. 404, Réunion du Conseil du Commerce à Paris: lecture d'une lettre de Pontchartrain à Aguesseau (15 mai 1706).

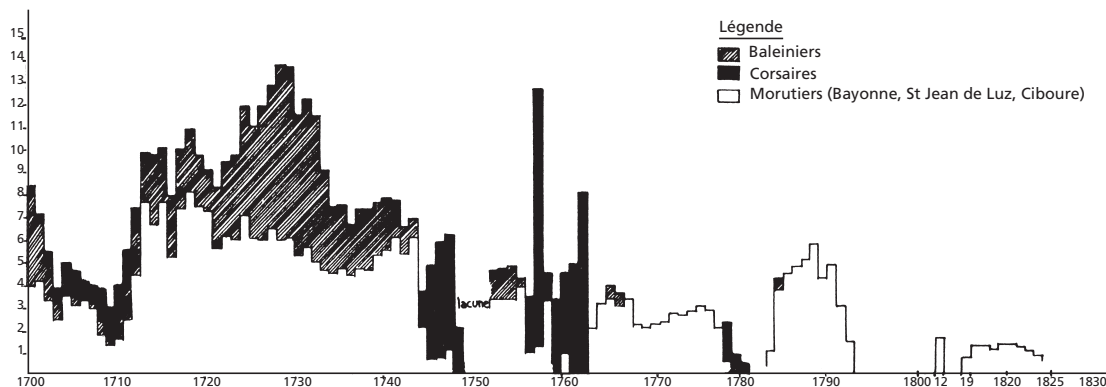
87. AN, Z¹⁰ 75-80, Chambre des assurances maritimes de Paris (1668-1688); ADPA, B suppl., RAB, 10 suppl., f. 58v-59v (27 mars 1695), f. 108-108v (4 mai 1695), f. 132 et 140v (1^{er} et 8 juin 1695); 13 suppl. (1697); ACBz, HH¹, Ordonnance du roi (25 janv. 1647); ADPA, 3E 4086 (16 mars 1678).

88. ADPA, 3E 3602 (5 fév. 1628); 3E 3605 (8 et 15 mars 1630); 3E 3607 (13 juil. 1630); LAFOURCADE, M.: *Les contrats de mariage du Pays de Labourd sous le règne de Louis XVI*, thèse de Droit, Université de Bordeaux I, 1978, p. 400-432 et 690-700.

89. AN, Marine B³ 67, f. 631-534, Bezons à Pontchartrain (16 déc. 1691); B³ 73, f. 155-158, du même au même (4 mars 1692): «Les Basques sont hardis à la mer... depuis qu'ils arment en course ils font des prises considérables...».

90. DELUMEAU, J.: *Le mouvement du port de Saint-Malo*, Paris, 1966, p. 272-273; BRIÈRE, J.-F.: *L'armement français*, graphique 45.

Graphique 1: Mouvement du tonnage: morutiers, baleiniers et corsaires dans les ports basques français (1700 - 1824)



assurer cette reprise de l'activité, le Labourd puise des capitaux, des navires et de la main d'œuvre dans la province voisine du Guipuzcoa⁹¹. On ne saurait évaluer avec précision l'apport global du Guipuzcoa, mais, si celui-ci est proportionnel à sa contribution en pêcheurs, plus facile à chiffrer en raison de la bonne conservation des rôles d'équipage, il devait compter pour un quart ou même un tiers de l'effort de pêche du Labourd⁹². L'exploitation de stocks de baleines vierges à l'ouest du Groenland a certainement contribué au développement de la chasse. On constate aussi un transfert de capitaux et de navires, de la pêche à la chasse. Bénéficiant des bons prix du poisson après le traité d'Utrecht, les négociants basques emploient les capitaux provenant de la pêche à la morue pour accroître la flotte des baleiniers⁹³. Plus sûre, la pêche à la morue sert de tremplin à la chasse à la baleine, qui comporte plus de risques en raison de l'incertitude des déplacements des stocks de baleines et de leur lente reproduction⁹⁴. La pratique des deux pêches atténue les fluctuations de la production et garantit un écoulement plus régulier sur le marché: si la pêche à la morue est mauvaise, il y a des chances pour que la chasse à la baleine soit meilleure; si le poisson se vend mal, on peut compter sur une meilleure vente de l'huile. C'est sans doute cette participation aux deux pêches qui a permis au Labourd de perdurer plus longtemps dans cette activité que la province voisine du Guipuzcoa, très tôt spécialisée dans la chasse à la baleine.

Cet exceptionnel développement du trafic s'essouffle dès les années 1730: en 1737, la flotte du Labourd ne compte plus que 46 navires, soit 12 baleiniers et 34 morutiers. Les pêches hauturières basques n'ont pu faire face à la contraction du marché précipitée par le recul progressif des prix du poisson et des huiles de 1720 à 1740⁹⁵. Pendant cette période de vive compétition, les Basques ne soutiennent ni la concurrence des chasseurs hollandais qui imposent leurs huiles sur tous les marchés européens, ni celle des pêcheurs anglais de Terre-Neuve qui s'accaparent le marché de la morue en Espagne⁹⁶. De plus, des horizons nouveaux s'ouvrent aux pêcheurs et aux négociants basques. L'expansion du grand port girondin exerce une forte attraction et le développement de la chasse à la baleine en Nouvelle Angleterre attire des marins basques⁹⁷. Surtout, la rupture du monopole sévillan et le renouveau du commerce his-

91. AN, Marine A¹ 55, f. 18, Arrêt (23 août 1717); ADPA, B. suppl., RAB, no 11, Permission (27 sept. 1717). Les demandes de congés sont très nombreuses dans les registres de l'amirauté de 1720 à 1730: LITALIEN, R.: *Inventaire analytique de l'Amirauté de Bayonne*, Archives publiques du Canada, 1975, p. 23-37; AN, Marine C4 41, Magistrats de Saint-Jean à Landreau (18 janv. 1724 et 4 déc. 1725); BN, Nouv. acq. fr. 2560, f. 182-183 et 204, Conventions (1731-32).

92. AMR, 15 P⁵ 1 ET 13 P⁸ 3; BN, Nouv. acq. fr. 2550, f. 30. Entre 1715 et 1725, les pêcheurs espagnols représentent 25 à 30% des équipages sur les navires de Bayonne et Saint-Jean-de-Luz. Leur nombre diminue beaucoup par la suite: AN, Marine B³ 798, Négociants de Saint-Jean au ministre (21 déc. 1726); BN, Nouv. acq. fr. 2560, f. 204, Mémoire des négociants de Saint-Jean (1732).

93. AN, Marine C⁵ 48, Mémoire sur la marine basque (1777); AN, F12 1836, Mémoire Dulivier (15 nov. 1751).

94. AMSJL, HH¹ 5, Négociants de Saint-Jean à d'Estrées (12 oct. 1715).

95. TURGEON, L.: «Pour une histoire de la pêche: le marché de la morue à Marseille au XVIII^e siècle», *Histoire sociale/Social History*, 1981, p. 313-316; HAMILTON, E.: *War and Prices in Spain, 1651-1800*, Cambridge, 1947, p. 176 et 235-255; POSTHUMUS: *History of Prices...*, p. 82.

96. Archives du Ministère des Affaires Étrangères, (ci-après AMAE), France, 1998, f. 150-153, Mémoire (173); AN, F12 1836, Magistrats de Saint-Jean à Bertin (21 avril 1775); AN, Marine C⁵ 48, Mémoire Dammartin de Lissalde (1777).

97. BUTEL, P.: *Les négociants bordelais: l'Europe et les Iles au XVIII^e siècle*, Paris, 1974, p. 220-221. Sur l'émigration de chasseurs basques en Nouvelle Angleterre: AN, Marine C⁵ 46, f. 2, Mémoire sur les pêches (1774); et STACKPOLE: *The Sea-Hunters: New England Whalers During Two Centuries, 1635-1835*, New York, 1953, p. 32.

pano-américain déclenche une émigration massive du Labourd vers les ports espagnols où les pêcheurs trouvent des entreprises plus lucratives⁹⁸.

Diminuée, la pêche à la morue manifeste des signes de reprise pendant les conflits anglo-espagnols de 1739-44 qui ouvrent le marché espagnol aux pêcheurs français. Mais cet heureux renversement de la tendance ne dure que quelques années puisque la France est entraînée dans la guerre dès 1744. Dès l'ouverture de la guerre de Succession d'Autriche, la supériorité anglaise apparaît au grand jour: 4 baleiniers et 12 morutiers sur les 38 de la campagne de 1744, sombrèrent sous le feu britannique⁹⁹. Les tentatives destinées à secourir Louisbourg échouent et la forteresse tombe en 1745. Les Basques abandonnent la pêche car «plus un de leurs navires n'échappent aux Anglais»¹⁰⁰.

Les pêcheurs basques se tournent alors vers la course: d'une part, parce qu'ils sont chassés de la route de Terre-Neuve et du Groenland, puis délaissés par la Royale¹⁰¹; d'autre part, les «merchantmen» anglais, qui continuent imperturbablement leur navigation, demeurent assez nombreux pour espérer rentabiliser la course. De 1744 à 1748, Bayonne et Saint-Jean-de-Luz lancent 139 campagnes qui rapportent 192 prises¹⁰². Mais leur succès est plus apparent que réel, car la course coûte de nombreuses vies humaines et elle n'atténue pas le déclin de la pêche. Coupées de nouveau de Terre-Neuve et du Groenland pendant la guerre de Sept ans, Bayonne et Saint-Jean-de-Luz augmentent le nombre d'armements en course, dans un ultime effort, pour retrouver leur grandeur de jadis. Les ports basques deviennent les premiers ports corsaires de France: 311 campagnes aboutissent à 455 captures de navires ennemis, soit 20% de toutes les prises françaises¹⁰³. Cet effort louable ne porte pourtant pas ses fruits: sur les 79 corsaires armés au cours de la guerre, plus de la moitié accuse un déficit, 16 équilibrent leurs comptes de justesse, 20 seulement enregistrent des bénéfices¹⁰⁴. La plupart des pêcheurs entraînés dans ces campagnes finissent la guerre plus démunis qu'avant, si la mort ne les a pas déjà emportés. La course avait servi à Bayonne et à Saint-Jean-de-Luz de substitut inéluctable et vain à une marine en pleine déconfiture.

Ce sont bel et bien les guerres de Succession d'Autriche (1744-48) et de Sept ans (1756-63) qui portent le coup fatal aux pêches hauturières et qui démantèlent l'économie maritime basque. Elles saignent les populations maritimes de la côte basque, comme l'atteste l'examen des registres paroissiaux. Les morts en mer augmentent de 25% pendant les conflits et réduisent de moitié la population active des paroisses maritimes du Labourd¹⁰⁵. Le traité de Paris confine les pêcheurs français à l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon. Pas plus de 20 à 30 morutiers ne dérapent des ports basques dans la seconde moitié du dix-huitième siècle et les baleiniers disparaissent à jamais. Les guerres de la Révolution et de l'Empire enraient tous les efforts visant à reconstruire une flotte basque digne de son passé. Les 10 ou 15 morutiers armés sous la Restauration n'ont pas pu relancer les pêches hauturières au dix-neuvième siècle¹⁰⁶ et, petit à petit, Terre-Neuve s'est effacée de l'horizon du pêcheur basque. Le vide laissé par les pêches allait ouvrir la voie à l'émigration vers les Amériques.

ET LA SARDINE... POUR CONCLURE

En dépit des espoirs, la pêche à la sardine ne parvient pas à se substituer à la pêche hauturière. Elle se développe pendant les guerres du milieu du siècle qui empêchent les pêcheurs de regagner Terre-Neuve. Plusieurs petits armateurs, jusqu'alors inconnus, dirigent ces pêcheurs désœuvrés vers les filets de sardines et emploient leurs femmes et leurs enfants aux salaisons¹⁰⁷. Les pêcheurs de sardine ne vont pas sans

98. AMB, Mss. 334, Mémoire Lespès du Hureauux (1718); AN, Marine B³ 799, Chambre de Commerce de Bayonne au ministre (avril 1744); Marine C⁵ 48, Haraneder au ministre (26 nov. 1777).

99. AMR, 13 P⁸ 12-13, 13 P⁶ 5, 13 P⁸ 98-99, 15 P³ 9-10; Archives de la Chambre de Commerce de Bayonne, (ci-après ACCB), E.10, f. 32, État des prises (1744).

100. ACCB, B. 23, p. 446, Chambre à Dulivier (4 août 1744).

101. ACCB, B. 23, p. 469-471, Chambre à Dulivier (5 jan. 1745); B.5, Chambre à Dulivier (9 sept. 1744).

102. CROWHURST, P.: «Bayonne Privateering, 1744-1763», *XVe Colloque International d'Histoire Maritime du XIVe Congrès International des Sciences Historiques*, San Francisco, 1975, p. 455-459.

103. *Ibid.*; VILLIERS, P.: «Convois et corsaires dans l'Atlantique pendant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique», *Revue historique*, juil.-sept. 1976, p. 53.

104. CROWHURST, P.: «Bayonne...», p. 455-459.

105. Dans les paroisses de Ciboure, Bidart et Guéthary, les morts en mer augmente de 25% de 1744 à 1763 et disséminent près de la moitié de la population active. Les pertes humaines sont élevées dans tous les ports français: CABANTOUS, A.: «Les gens de mer et la mort: l'exemple de l'armement de Dunkerque», dans *Gens de mer...*, p. (II) 109-118.

106. AMR, 13 P⁸ 75, Répertoire d'armement (1816-1924).

107. AMSJL, HH¹ 7, Lettres et mémoires (26 nov. 1749, 16 juil. 1750, 17 déc. 1765, 16 oct. 1766, 14 oct. 1779, 22 oct. 1785); BB⁶ f. 261 (20 déc. 1765); BB⁶, f. 388-92 (5 oct. 1767).

se heurter à une opposition farouche des armateurs de la grande pêche qui considèrent la sardine comme une marchandise vile et honteuse réservée «aux femmes du peuple»¹⁰⁸. Par fierté, ils refusent de se mêler de sa commercialisation. Les armateurs de la grande pêche savent aussi que la sardine ne peut remplacer la morue, tant sur le plan économique que social. La flotte des sardiniers ne compte jamais plus d'une douzaine de petites barques, en tout, moins de 200 tonneaux et 50 pêcheurs¹⁰⁹; à peine, l'équivalent d'un gros morutier. La sardine va pourtant survivre à l'épreuve du temps. Aujourd'hui, sardiniers et thoniers perpétuent la tradition de la pêche, même si Terre-Neuve et le Groenland ne sont plus qu'un vague souvenir réactualisé, de temps à autre, au moment des fêtes, par des courses de traînieres.

¹⁰⁸ AN, F¹² 1836, Lettres et mémoires (16 oct. 1766, 18 déc. 1766, 29 mai 1767, 10 avril 1767); Marine C⁵ 36, f. 11, Mémoire sur la pêche (vers 1753).

¹⁰⁹ AMR, 15 P⁵ 2, Répertoire d'armement (1752-1830).