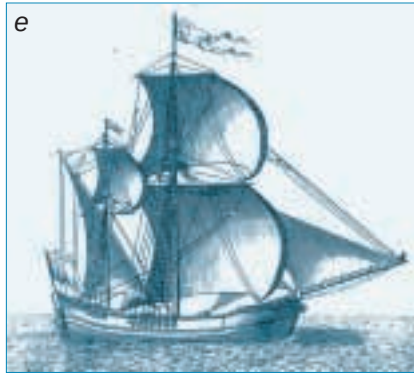
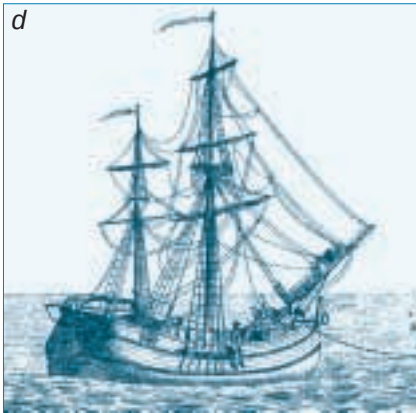
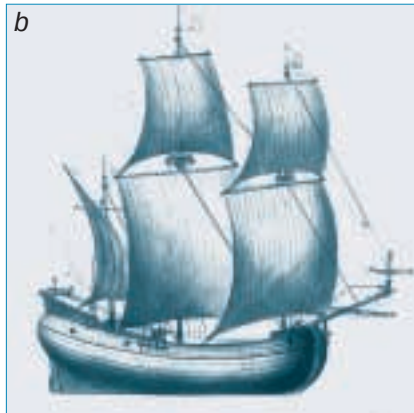
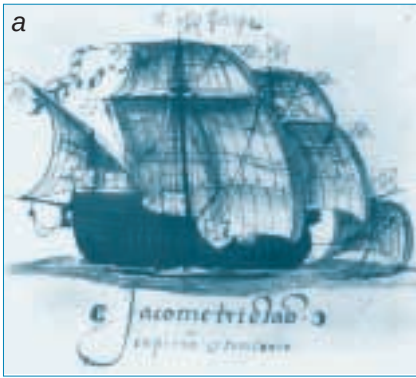




**5. DIFFÉRENTS TYPES DE TERRE-NEUVIERS** : le plus ancien est une caravelle (a) qui date du XVI<sup>e</sup> siècle. Au XVII<sup>e</sup>, le flibot (b) et la pinasse (c) remplacent la caravelle. Puis, au XVIII<sup>e</sup>, on construit des hourques (d), des galiotes (e) et des frégates (f). Les bateaux du XIX<sup>e</sup> siècle sont des bricks (g) et des bricks goëlettes (h).

sur le banc de Saint-Pierre, rapportent les prises qu'ils laissent sécher et, la quatrième fois, ils pêchent la morue verte, qu'ils stockent dans les cales, et font voile vers la France. Au printemps, de gros brigantins de 100 à 200 tonneaux, avec 16 hommes à bord, arrivent à la colonie, déchargent des marchandises qu'ils troquent contre la morue laissée à sécher par les marins des goëlettes, pêchent la morue sèche et repartent vers la France avec toute la cargaison.

Au XX<sup>e</sup> siècle, des goëlettes à trois ou à quatre mâts et des goëlettes à huniers partent encore pour Terre-Neuve. Les goëlettes à huniers de Saint-Malo ont une jauge moyenne de 180 tonneaux, et le tonnage des trois et des quatre-mâts varie de 300 à 400 tonneaux. À partir de 1903 apparaissent les premiers chalutiers à vapeur qui partent pour l'Islande, puis pour Terre-Neuve. Les chalutiers de la Grande Pêche ont entre 70 et 100 tonneaux. Après 1918, ils atteignent 400 tonneaux et sont équipés de machines à vapeur d'une puissance de 700 à 800 chevaux, qui assurent des vitesses de 10 à 12 nœuds (18 à 22 kilomètres par heure).

## Les ports morutiers

De 1500 à 1950, nombre de ports français arment à la morue. Au XVI<sup>e</sup> siècle, presque tous les ports de la Manche et de l'Atlantique participent à cette pêche, notamment ceux où l'argent abonde : Rouen, Saint-Malo, Nantes, Olonne, La Rochelle, etc. Entre 1510 et 1540, une cinquantaine de ports envoient des bateaux pêcher la morue. Certains se spécialisent dans la morue verte, tels Fécamp, Honfleur ou Le Havre, d'autres deviennent des ports de morue sèche, tels Nantes ou Bayonne ; certains ports pratiquent les deux sortes de pêche. Les Bretons et les Basques s'embarquent régulièrement dès 1506. Au XVI<sup>e</sup> siècle, les premiers ports morutiers sont La Rochelle et Rouen. Bien qu'ils aient été les premiers à s'aventurer sur les côtes de Terre-Neuve, les Malouins n'envoient alors que quelques morutiers en pêche.

Le XVII<sup>e</sup> siècle marque l'essor de la Grande Pêche, avec une augmentation notable des terre-neuviers. Sur les lieux de pêche, on assiste à la concentration de la pêche sédentaire dans certaines régions et à la création

de colonies de pêcheurs, bien que le climat soit particulièrement rigoureux et que les glaces polaires avancent. L'État encourage la formation de matelots, la France et l'Angleterre se livrant bataille pour acquérir l'hégémonie des mers en Europe.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, bien que les campagnes de pêche soient perturbées par des guerres, le trafic morutier français augmente notablement. Pourtant, la révocation de l'édit de Nantes, en 1685, ébranle le commerce terre-neuvier de Nantes, de La Rochelle et du Havre : de nombreux armateurs protestants quittent ces régions. De surcroît, entre 1688 à 1697, la guerre de la Ligue d'Augsbourg dresse l'Europe contre Louis XIV et sa volonté de conquêtes.

D'après l'inventaire Colbert de 1664, 17 ports arment alors à la morue : Dunkerque, Dieppe, Le Havre, Honfleur, Cherbourg, Granville, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Nantes... Au XVII<sup>e</sup> siècle, Saint-Malo est sans conteste devenu le premier port morutier français. Parmi les 1 805 bateaux qui partent pour Terre-Neuve, les trois quarts pratiquent la pêche sédentaire et rapportent de la morue sèche.

Le XVIII<sup>e</sup> siècle est marqué par la guerre de Succession d'Espagne, et le nombre de départs de bateaux diminue : l'insécurité règne sur les mers, et les Anglais pillent et incendient les ports de Terre-Neuve. Cette guerre se conclut par le traité d'Utrecht, qui contraint la France à abandonner Terre-Neuve et l'Acadie à l'Angleterre, laquelle affirme ainsi sa suprématie maritime.

En 1763, la guerre de Sept Ans contre l'Angleterre s'achève par la signature du traité de Paris, qui oblige les Français à abandonner le Canada, le Labrador, l'île du Cap-Breton et l'île Saint-Jean. Il ne reste aux morutiers français que l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon et une partie de la côte de Terre-Neuve, le *French Shore*. La guerre de l'Indépendance américaine, de 1779 à 1783, freine encore les départs des morutiers français vers les Terres-Neuves. En 1783, le traité de Versailles modifie les limites de la côte de Terre-Neuve concédée aux Français : elle se limite désormais à la côte Ouest de l'île.

Durant 25 ans, ces guerres se succèdent ; elles ne s'achèvent qu'avec la Révolution française. Pendant cette période, le commerce s'intensifie avec



## 6. RETOUR DES TERRE-NEUVIERS À SAINT-MALO.

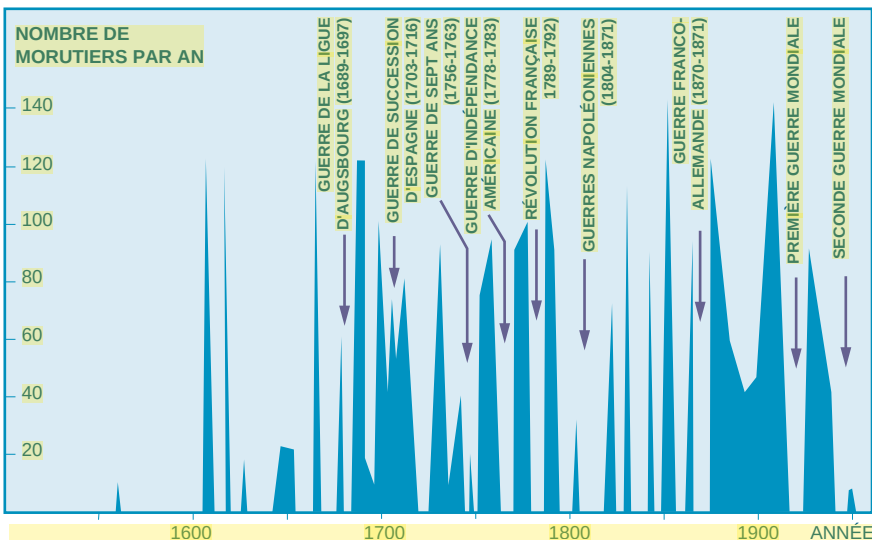
les Antilles, et les capitaux se concentrent dans certains ports, ce qui modifie l'activité des ports morutiers. L'activité de quelques ports diminue, et certains sont même contraints d'y renoncer, tels Rouen ou Nantes. Cinq ports conservent ou augmentent le nombre des navires en pêche, dont Saint-Malo, Dunkerque et Granville.

Le XVIII<sup>e</sup> siècle est celui de l'apogée pour l'armement terre-neuvier de Saint-Malo. Premier port morutier de pêche sédentaire, Saint-Malo arme aussi à la pêche errante : la pêche de la morue verte s'intensifie au cours de la seconde moitié du siècle, lorsqu'une loi imposant des droits élevés sur la pêche est assouplie par Louis XV.

Une période de paix et de prospérité s'étend de 1749 à 1756.

## Saint-Malo, premier port morutier au XVIII<sup>e</sup> siècle

Chaque année, 80 bateaux environ partent vers Terre-Neuve et pratiquent les deux pêches. Après la guerre de l'Indépendance américaine et la Révolution française, et malgré les pertes imposées par le traité de Versailles, la pêche reprend de plus belle. De 1783 à 1792, 482 cargaisons rapportent près de 45 000 tonnes de morue. Malheureusement, trop abondant, le poisson se vend mal. De surcroît, la crise économique couve et les troubles politiques



7. L'ÉVOLUTION DU NOMBRE DE NAVIRES ayant appareillé pour Terre-Neuve au départ de Saint-Malo reflète les périodes de troubles politiques qu'a traversées la France. Au cours des guerres, les pillages en mer étaient fréquents, et les marins expérimentés de Terre-Neuve étaient réquisitionnés par la Royale, de sorte que peu de navires quittaient le port.

## Le Grand Métier

« Et puis, il y a les hommes. Ceux des voiliers, passant des heures à boîter des kilomètres de lignes et des milliers d'hameçons, des heures à souquer sur les avirons d'un doris que les lames se renvoient comme un bouchon, pour aller les poser, ces lignes, à deux ou trois milles du bord ; des heures à dériver dans de l'ouate opaque sans retrouver le navire.

Dur, effroyable métier, pour un maigre pain. Trente-cinq ou quarante hommes bloqués sur un pont gluant et mouvant, l'inquiétude du retour, la fatigue, l'éloignement de la famille, en faut-il plus pour que la moindre querelle, la maladie, le cafard engendrent les rongantes idées noires ? »

Abbé YVON, *Les bagnards de la mer*

La pêche de la morue était difficile et dangereuse. Avant leur départ, les marins demandaient la protection des saints et de la Vierge, et les églises bretonnes sont ornées des multiples offrandes des marins qui ont

été épargnés et sont revenus des Bancs de Terre-Neuve.

Le recrutement se faisait dans les campagnes ; les mousses étaient embarqués vers 15 ans, corvéables à merci. Ces souffredouleur devenaient matelots après quelques campagnes de pêche. L'armateur payait à chacun une avance avant le départ et, au retour, une part proportionnelle à la valeur de la pêche. À bord, on mangeait du biscuit, du pain, du lard gras, des pommes de terre ; on embarquait aussi de l'eau et de l'eau-de-vie. La morue apportait des protéines et l'huile de foie, source de vitamines.

Le travail était pénible, la moindre écorchure se transformait en crevasse et en plaie en raison du froid et du sel. Le rythme de travail ne permettait aucun repos. Pour déjeuner, on s'arrêtait au plus une vingtaine de minutes. Les marins, harassés, manquaient de sommeil. Ils n'étaient pas soignés. L'alcool atténuait l'angoisse de se perdre dans les brumes.

se multiplient ; aucun morutier ne part de Saint-Malo entre 1793 et 1800.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, le nombre de ports morutiers diminue encore, bien que le nombre total des terre-neuviers continue à croître. Ce siècle est moins perturbé que le précédent par les guerres, exception faite de la Révolution de 1848 et de la guerre de 1870. Les bateaux ont de meilleures caractéristiques techniques. Certains ports cessent définitivement la pêche de la morue (Le Havre ou Nantes). En revanche, dans l'ensemble des ports de la Manche, l'activité morutière est intense.

Les six principaux ports morutiers sont Dunkerque, Saint-Malo, Granville, Saint-Brieuc, Fécamp et Paimpol. Saint-Malo est le deuxième port morutier du XIX<sup>e</sup> siècle, avec plus de 5 400 départs répertoriés.

Entre 1830 et 1842, 90 terre-neuviers, en moyenne, quittent Saint-Malo. Ensuite, selon les années, le nombre des bateaux en partance varie de 31 (en 1847) à 141 (en 1852). À partir de 1860 et jusqu'à la fin du siècle, on compte une moyenne de 75 bateaux par an. Les meilleures campagnes sont celles de 1867 avec 119 morutiers en pêche et celles de 1874 avec 85 bateaux. La guerre de 1870 semble avoir eu peu d'influence sur l'activité morutière de Saint-Malo. La pêche fléchit irréver-

siblement au cours des 15 dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle, mais les Malouins continuent à aller pêcher sur les Bancs, sur les côtes de Terre-Neuve et à Saint-Pierre-et-Miquelon.

En 1904, à la suite d'accords avec la Grande-Bretagne, la France est contrainte d'abandonner ses droits de pêche sur la côte de Terre-Neuve. Les seules zones encore accessibles restent Saint-Pierre-et-Miquelon, les Bancs, l'Islande et la mer du Nord. Les voiliers sont progressivement remplacés par les bateaux à vapeur, puis à moteur mécanique, même si, en 1912, les voiliers sont encore majoritaires.

Jusqu'en 1914, l'activité reste prospère à Saint-Malo : 56 bateaux partent en 1904 et 146 en 1912. La Première Guerre mondiale ralentit l'activité du port, mais la reprise a lieu dès 1919 : on dénombre 91 terre-neuviers en 1923. À la veille de la Seconde Guerre mondiale, plusieurs ports, naguère prospères, abandonnent cette activité. Dunkerque, Dieppe, Granville, Cancale arrêtent la pêche à la morue dès 1940. Trois ports reprennent leur commerce morutier après 1944 : Fécamp, Bordeaux et Saint-Malo, qui reste le premier port morutier de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Seuls huit à dix morutiers partent encore chaque année, pour les Terres-Neuves

## L'irréversible disparition des terre-neuviers

Activité pionnière au XVI<sup>e</sup> siècle, la pêche de la morue a été florissante aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Les techniques de pêche ont notablement changé au cours des siècles, et les rendements ont été améliorés : sous l'Ancien Régime, il fallait 350 navires et 10 000 hommes pour pêcher 56 000 tonnes de morue ; vers 1950, 29 navires et 1 600 hommes y parvenaient.

La pêche de la morue a influé sur l'architecture des navires, sur le recrutement des marins et sur le développement des ports. Les pêcheurs de morue de Terre-Neuve étaient des marins expérimentés et étaient recrutés par la Marine royale en cas de guerre ; on les incitait à partir sur les morutiers pour rapporter du poisson, mais aussi pour servir sur les navires du roi, le cas échéant.

Sur la cinquantaine de ports morutiers du XVI<sup>e</sup> siècle, seuls quatre ports poursuivent cette activité, en 1950 : Saint-Malo, qui a la plus longue tradition terre-neuvienne, Fécamp, Bordeaux et La Rochelle. Au début des années 1990, Saint-Malo a été le dernier port morutier français, avec les deux derniers chalutiers de l'armateur Pleven. Aujourd'hui, l'un s'est reconverti vers une autre pêche, l'autre va devenir un bateau-musée à Lorient.

On n'entendra plus la chanson des terre-neuvas citée en début d'article.

Jacqueline HERSART DE LA VILLEMARQUÉ est chargée de recherches au Laboratoire d'écologie halieutique, au Centre IFREMER de Nantes.

Ch. de LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Atlantique septentrional*, éditions Maisonneuve et Larose, 3 volumes, 1962.

J. HERSART de LA VILLEMARQUÉ, *Les pêches françaises du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle. Relations avec le climat*, in *Équinoxe* – IFREMER n° 33, pp. 35-41, n° 34 (1<sup>e</sup> partie), 1990.

J. HERSART de LA VILLEMARQUÉ, *Les pêches françaises du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle. Relations avec le climat*, in *Équinoxe* – IFREMER, n° 34, pp. 37-43 (2<sup>e</sup> partie), 1991.

J. HERSART de LA VILLEMARQUÉ, *La pêche morutière française de 1550 à 1950. Statistique, climat, société*, in *Repères océan*, n° 11, IFREMER, 134 pages, 1995.