

Le développement de l'intérêt hollandais dans la pêcherie de la morue de Terre-Neuve

L'influence hollandaise sur les pêcheries de Terre-Neuve au dix-septième siècle

Jan Kupp

Volume 27, Number 4, mars 1974

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/303307ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/303307ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (print)

1492-1383 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this note

Kupp, J. (1974). Le développement de l'intérêt hollandais dans la pêcherie de la morue de Terre-Neuve : l'influence hollandaise sur les pêcheries de Terre-Neuve au dix-septième siècle. *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 27(4), 565–569. <https://doi.org/10.7202/303307ar>

NOTE DE RECHERCHE

LE DÉVELOPPEMENT DE L'INTÉRÊT HOLLANDAIS DANS LA PÊCHERIE DE LA MORUE DE TERRE-NEUVE

L'influence hollandaise sur les pêcheries
de Terre-Neuve au dix-septième siècle

JAN KUPP

Département d'histoire
Université de Victoria, C.-B.

Dans les diverses études sur le développement de la pêche à la morue de Terre-Neuve on trouve plusieurs observations qui indiquent que les marchands de la République des Sept Provinces de la Hollande participaient à ce premier commerce canadien. H. A. Innis, dans son chef-d'œuvre *The Cod Fisheries*, et E. G. Loundsbury, dans *The British Fishery at Newfoundland 1634-1663*, estiment que cette participation date des années 1590 pour atteindre un sommet dans les années 1640.¹ Du fait que ces historiens se sont servis des documents officiels d'Angleterre et de France comme principales sources d'information, la participation hollandaise dans le trafic terre-neuvien n'est jamais évidente dans leurs travaux. C'est pourquoi j'ai recueilli l'essentiel de la documentation disponible dans les archives notariales d'Amsterdam, centre du commerce hollandais avec Terre-Neuve.² Il faut cependant remarquer que tous les contrats n'ont pas passé à la postérité. Et de plus, le contrat devant un notaire n'était rédigé qu'en cas de nécessité légale. Naturellement les voyages faits par les entrepreneurs hors d'Amsterdam étaient enregistrés

¹ H. A. Innis, *The Cod Fisheries* (Toronto, 1940), 52. — E. G. Loundsbury, *The British Fishery at Newfoundland 1634-1663* (New York, 1969), 32-33.

² Jan Kupp, *Collection of Dutch Documents relating to the early Fur Trade and Cod Fisheries of North America, Public Archives of Canada*, vol. I-XII. On peut obtenir une copie d'un résumé en français de la plupart des actes terre-neuviens de 1601 à 1661 du bibliothécaire de l'Université de Victoria, C.B. Les actes de 1591 à 1601 se trouvent dans l'article de J. W. Yzerman, "Contrats de Fret d'Amsterdam, 1591-1602", in *Economisch Historisch Jaarboek* (La Haye, 1932), vol. XVIII.

ailleurs. Tenant compte de ces restrictions on peut considérer les actes des notaires d'Amsterdam comme une base solide pour arriver à une conclusion à ce sujet. Dans les pages qui suivent, j'offre quelques observations et conclusions qui pourraient être utiles aux historiens intéressés à l'histoire économique de Terre-Neuve.

L'intérêt des marchands hollandais pour la morue de Terre-Neuve commença en 1589 et se maintint très actif jusqu'aux années 1670 quand ce commerce disparut à peu près aussi vite qu'il avait commencé. Au début de cette période, la morue était achetée en Angleterre dans les ports de Plymouth, Dartmouth et Falmouth, mais vers la fin du seizième siècle, les Hollandais commencèrent aussi à l'obtenir directement des pêcheurs des bancs de Terre-Neuve, ne faisant que rarement la pêche eux-mêmes. A première vue, le commerce hollandais de la morue de Terre-Neuve semble avoir été un effet du hasard, mais un examen attentif des contrats révèle que ce commerce s'insérait bien dans l'ensemble du commerce maritime hollandais avec les différentes parties de l'Europe.

Le changement de politique hollandaise à la fin des années 1590 ne fut jamais complet. Certains marchands faisaient route vers l'Angleterre, tandis que d'autres se rendaient directement à Terre-Neuve. Plus tard, la route habituelle passa d'Amsterdam à Plymouth ou Dartmouth et, de ces ports, à Terre-Neuve. Pourquoi ? Le secret du succès commercial des Hollandais tenait à leur habileté de vendre au rabais pour décourager leurs concurrents. Le prix d'affrètement était très important et c'est pourquoi le marchand devait empêcher à tout prix de laisser un navire prendre la mer sur son lest [i.e. sans cargaison]. Par conséquent, la charte-partie ordinaire se présentait ainsi: le fréteur ordonnait au capitaine de charger des marchandises indéterminées à Amsterdam et de faire route vers Plymouth où le navire devait décharger ces marchandises et en charger d'autres spécifiées par le fréteur. Dans le cas où les marchandises chargées à Amsterdam étaient destinées à Terre-Neuve, le capitaine poursuivait sa route directement vers ce pays. A Terre-Neuve, le vaisseau était déchargé et rechargé avec des marchandises désignées par le fréteur ou son agent à Terre-Neuve — ordinairement du poisson — et faisait route vers Alicante, Cadix, Marseille, Gênes, Civita Vecchia, Livourne ou Naples, où l'on ne payait pas le nolis de risque qui s'élevait presque au double du nolis ordinaire. Les agents hollandais des ports de la Méditerranée avertissaient le capitaine dans quels ports il devait

charger les cargaisons de retour destinées à Saint-Malo, à Nantes ou au Havre. Parfois il devait charger du sel à Iris, Finale, Hyères, Aveiro, Setubal ou Saint-Martin-Brouage pour les pêcheries hollandaises. En France, les marchandises étaient déchargées et une autre cargaison était chargée pour Amsterdam ou Hambourg. Avec un équipage de 12 à 14 hommes, des navires d'un tonnage de 150 à 200 tonneaux (1600-1610) atteignant de 250 à 500 tonneaux (1650-1660), et le risque minimum de faire route sur son lest, il n'est guère étonnant que le coût du nolis ait été le même et parfois plus bas que celui sur les routes ordinaires du trafic maritime hollandais.³ Pourtant la destination des marchandises à Terre-Neuve demeure un mystère.

Il est possible qu'en 1601, et plus tard, il y ait eu de petites colonies anglaises ou françaises à Terre-Neuve, qui avaient un besoin suffisant de marchandises pour justifier le trafic de navires de 100 à 150 tonneaux. H. A. Innis énonce cette possibilité. Mais comment expliquer que ces marchandises n'aient pas été confiées aux vaisseaux anglais quand ils partaient sur leur lest vers Terre-Neuve, sachant que les Hollandais, au moins en principe, n'avaient pas droit de débarquer à Terre-Neuve et qu'en conséquence leur cargaison ne pouvait se vendre sur la terre ferme. Peut-être les marchands des Pays-Bas remplissaient-ils alors le rôle d'approvisionneurs de Terre-Neuve. Cette hypothèse se vérifie partiellement dans quelques actes qui mentionnent que les Hollandais vendaient toutes sortes de marchandises à Terre-Neuve, même des esclaves. Ils indiquent aussi que les marchands hollandais avaient établi leurs agents à Terre-Neuve de bonne heure et les approvisionnaient pour vendre les marchandises aux pêcheurs des bancs. C'est un fait aussi que les lettres de changes des Hollandais étaient acceptées sans aucune difficulté. Si les Hollandais vendaient leurs marchandises sur la terre ferme, et les actes établissent qu'une partie de ces marchandises consistait en objets de troc contre la pelleterie, cela peut signifier que la concurrence du prix — l'arme principale des Hollandais dans la guerre commerciale — jouait aussi sur les bancs de Terre-Neuve.

³ Ceux qui sont intéressés dans les prix de nolis, assurance, emprunt à la grosse aventure, équipage, coutumes de la mer, etc. du trafic maritime hollandais du dix-septième siècle, consulteront Simon Hart, "Amsterdam Shipping and Trade to Northern Russia in the Seventeenth Century", in *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* [Communication de la Société hollandaise pour l'histoire maritime], 26 (mars 1973). Adresse: L. M. Akveld, Prins Frederiklaan, Leidschedam, Hollande.

H. A. Innis qualifie les pêcheries de Terre-Neuve de commerce international. En effet, l'exploitation exclusive de ces pêcheries, même avec l'appui d'un gouvernement intéressé, était impossible. Les marchands hollandais qui participaient au commerce de la morue de Terre-Neuve étaient des entrepreneurs internationaux domiciliés en Hollande. On y trouve Isaac Le Maire, les Jonas, les Bartholotti, les Thierry, les Velaer, les de Visschere (Piscator), les Lanson, les Rodriguez de Sousa, les Momma, les Vekes, les Belin de la Garde et beaucoup d'autres qui devinrent les familles patriciennes de la République et ses futurs Régents. Parmi leurs activités commerciales, la morue de Terre-Neuve constitua une partie seulement du trafic hollandais multi-angulaire et ce, tant que cette exploitation fut rentable. C'est donc le profit qui allait en déterminer la continuation ou la fin. Même la location des vaisseaux et équipages hollandais pour le commerce avec les établissements anglais ou français de Terre-Neuve était bienvenue chez les marchands hollandais à condition que ce dernier fût profitable. H. A. Innis écrit que le déclin de la Hollande et les *Navigation Acts* favorisèrent le commerce du transport anglais et contribuèrent au développement des établissements de pêche français à Terre-Neuve.⁴ Si le commerce terre-neuvien de la Hollande diminua rapidement après 1660 ce ne fut ni à cause du déclin commercial des Pays-Bas ni à cause du système des lois de navigation.

Le déclin du commerce des Pays-Bas ne commença qu'après les années 1750. Entre-temps les lois de navigation anglaises et les barrières douanières imposées par Colbert forcèrent le commerce hollandais à trouver des voies nouvelles et des moyens d'esquiver ces obstacles. D'ailleurs le développement d'une industrie plus diversifiée et des changements continus dans la situation politique et commerciale de l'Europe mirent les Hollandais dans la nécessité de modifier leur système commercial. La poussée du commerce de la morue de la Nouvelle-Angleterre et ses liens étroits avec le commerce des Pays-Bas diminuèrent les possibilités de profit dans l'exploitation de la pêche à Terre-Neuve. Etant à proximité des bancs, Boston pouvait approvisionner les pays méditerranéens mieux et à meilleur marché que la Hollande. Ainsi le système des lois de navigation rapprocha-t-il les commerces de la Hollande et de la Nouvelle-Angleterre. Rotterdam, le centre des pêcheries du hareng des Pays-Bas pendant les années 1660, commença à monopoliser le commerce de la pêche à la baleine au Groenland et dans le détroit de Davis et

⁴ H. A. Innis, *Cod Fisheries*, 53ff, 95, 112.

à développer les contacts avec les colonies anglaises de l'Amérique du Nord et avec les Indes occidentales. Dans ces circonstances, Terre-Neuve et les bancs devinrent le rendez-vous du commerce de contrebande hollandais avec l'Amérique du Nord, ainsi qu'en témoignent les actes des notaires d'Amsterdam et de Rotterdam et que le remarque Thomas C. Barrow.⁵ Il n'y avait donc aucune raison de reprendre l'ancien commerce avec Terre-Neuve malgré les exhortations des savants hollandais.⁶

Le commerce de la morue terre-neuvienne par les marchands hollandais ne fut jamais une entreprise continue et soutenue; elle peut être caractérisée comme le fait d'initiatives privées. L'intérêt hollandais dans le commerce de Terre-Neuve devint sporadique après les années 1660 et cessa presque complètement dix ans plus tard. Le prix du fret pour les voyages à Terre-Neuve avait été bas, parfois plus bas que le fret sur les routes ordinaires alors que le nolis des Hollandais était le meilleur marché de l'Europe. Ce fait eut sans doute une certaine influence sur le prix du fret des commerçants anglais et français. Peut-être le commerce terre-neuvien des Pays-Bas aggrava-t-il l'antagonisme entre les pêcheurs anglais et les marchands de Bristol et de Londres, comme le mentionne H. A. Innis.⁷ Est-ce que les achats hollandais de morue terre-neuvienne ont fait baisser le prix de la morue ? Nous ne pouvons l'affirmer, mais nous savons qu'en 1633, les pêcheurs anglais étaient d'opinion que le commerce des Pays-Bas sur les bancs était avantageux pour les pêcheries de cette région.⁸ Cette opinion était-elle fondée ? Voilà quelques-unes des nombreuses questions que la participation hollandaise au commerce des pêcheries terre-neuviennes peut soulever. Les historiens qui s'intéressent à la solution de ces problèmes trouveront une documentation intéressante dans les actes des notaires d'Amsterdam relatifs au commerce hollandais avec Terre-Neuve.

⁵ Thomas C. Barrow, *Trade and Empire, The British Custom Service in Colonial America* (Cambridge, Mass., 1967), 72-73, 146-149.

⁶ C. Z. Zorgdrager, *Bloeyende Opkomst der aloude... benevens een korte beschrijving van de Terreneuwsche Bakkeljauw Visschery* (Amsterdam, 1728).

⁷ Innis, *Cod Fisheries*, 65-66.

⁸ Loundsbury, *British Fishery*, 85-86; Innis, *Cod Fisheries*, 69.