

**BRAD LOEWEN**

**LES BARRIQUES DE RED BAY  
ET L'ESPACE ATLANTIQUE SEPTENTRIONAL, VERS 1565**

**Volume 1**

**Thèse  
présentée  
à la Faculté des études supérieures  
de l'Université Laval  
pour l'obtention  
du grade de Philosophiae Doctor (Ph.D.)**

**Département d'histoire  
FACULTÉ DES LETTRES  
UNIVERSITÉ LAVAL  
QUÉBEC**

**SEPTEMBRE 1999**

**© Brad Loewen, 1999**



**National Library  
of Canada**

**Acquisitions and  
Bibliographic Services**

**395 Wellington Street  
Ottawa ON K1A 0N4  
Canada**

**Bibliothèque nationale  
du Canada**

**Acquisitions et  
services bibliographiques**

**395, rue Wellington  
Ottawa ON K1A 0N4  
Canada**

*Your file Votre référence*

*Our file Notre référence*

**The author has granted a non-exclusive licence allowing the National Library of Canada to reproduce, loan, distribute or sell copies of this thesis in microform, paper or electronic formats.**

**The author retains ownership of the copyright in this thesis. Neither the thesis nor substantial extracts from it may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.**

**L'auteur a accordé une licence non exclusive permettant à la Bibliothèque nationale du Canada de reproduire, prêter, distribuer ou vendre des copies de cette thèse sous la forme de microfiche/film, de reproduction sur papier ou sur format électronique.**

**L'auteur conserve la propriété du droit d'auteur qui protège cette thèse. Ni la thèse ni des extraits substantiels de celle-ci ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans son autorisation.**

**0-612-43086-3**

## RÉSUMÉ I

Les vestiges d'un baleinier basque coulé à Red Bay, Labrador, vers 1565 comprennent nombre de barriques utilisées pour le transport d'huile de baleine. L'analyse des barriques permet de reconstituer des étapes de leur itinéraire entre plusieurs ports de l'Atlantique septentrional. L'espace dessiné ainsi prend son sens historique à travers des concepts liés à l'extension sociale et spatiale du capitalisme maritime au XVI<sup>e</sup> siècle. Puisant aux sources à la fois archéologiques et archivistiques, nous étudions des faits visibles à trois échelles de regard: à l'échelle de l'océan, l'espace des barriques est unifié par l'activité des armateurs baleiniers alors qu'à l'échelle de l'atelier, l'espace apparaît comme cloisonné selon la division du travail des artisans. Ces perceptions sont conciliées, à l'échelle intermédiaire de Bordeaux, par l'étude des tonneliers baleiniers qui permet de saisir leur apport à la construction de l'espace atlantique septentrional.

---

Laurier Turgeon

---

Brad Loewen

## RÉSUMÉ II

Cette thèse étudie les vestiges archéologiques de 196 barriques d'huile de baleine trouvées sur l'épave d'un navire basque qui coula, vers 1565, dans la rade de Red Bay (Labrador). Des études historiques ont montré que cette côte accueillait chaque été, dans la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, plusieurs navires et équipages basques de pêche à la baleine. Notre étude, à la fois archéologique et historique, situe les barriques dans le contexte de la construction de l'espace atlantique septentrional. Nous étudions les barriques et l'espace maritime à travers trois échelles de regard, qui forment aussi le plan de cette thèse.

À l'échelle «océan», nos analyses archéologiques, notamment la dendrochronologie et l'étude des mesures, permettent de placer les barriques à plusieurs endroits précis au cours de leur vie, depuis l'extraction du bois en Bretagne jusqu'à leur naufrage au Labrador, en passant par leur fabrication à Bordeaux et leur dernier embarquement sur la côte basque. Dessinant l'espace atlantique septentrional des barriques, ces lieux étaient liés par le déploiement d'une industrie d'armement dont l'un des points de concentration était à Bordeaux. À l'échelle «atelier», l'examen détaillé des objets, notamment des traces d'outillage associées à chaque opération manuelle, permet de dégager une division du travail liée à l'itinéraire océanique des barriques.

Nos perceptions divergentes des fûts et de leur espace propre - un espace unifié par l'activité des armateurs et un espace cloisonné selon la division du travail des artisans - sont conciliées par un indice qui retient notre attention, des marques de propriété qu'arborent plusieurs fûts. Apparemment associées aux membres de l'équipage, ces marques laissent croire que ces gens aussi participaient activement à la construction de l'espace atlantique septentrional. À l'échelle intermédiaire du port de Bordeaux, on constate que les tonneliers se sont formés en communauté où le travail manuel et la participation au monde du capitalisme maritime caractérisaient le métier et les carrières des tonneliers individuels. Ce double sens, distillé dans les marques de propriété, permet donc de comprendre les barriques et l'apport des gens de fortune moyenne à la construction de l'espace atlantique septentrional, vers 1565.

---

Laurier Turgeon

---

Brad Loewen

## TABLE DES MATIÈRES

Introduction. Red Bay et la pêche à la baleine, vers 1565	1
<i>Buitres</i> , 1565. Le naufrage d'un baleinier	3
L'archéologie à Red Bay	5
Red Bay et la pêche à la baleine au XVI <sup>e</sup> siècle	9
Chapitre 1. Regards sur la tonnellerie maritime	13
La tonnellerie dans l'histoire	13
Vers une problématique axée sur les futailles archéologiques	17
Une hypothèse sur l'espace atlantique septentrional	22
Le concept d'espace maritime	24
La méthode braudélienne et l'archéologie	28
La structure tripartite de la thèse	33
Les sources matérielles	37
Les sources archivistiques	40
<b>Partie I. L'échelle «océan».</b>	
<b>La construction de l'espace atlantique septentrional</b>	
Chapitre 2. L'espace des barriques de Red Bay	44
2.1 En Bretagne par l'archéodendrochronologie	45
2.2 À Bordeaux, par la métrologie historique	48
La capacité historique de la barrique bordelaise	50
La barrique bordelaise et le commerce d'huile de baleine des Basques	56
La capacité des barriques de Red Bay. Formule et mesures	58
Les barriques de Red Bay et la jauge de Bordeaux	61
2.3. En Biscaye, bercail de l'épave de Red Bay	64
Chapitre 3. Les structures spatiales et temporelles	70
3.1 Le «merrain», de la Bretagne à Bordeaux	71
Les navires	75
Le merrain et d'autres chargements	76
3.2. Les «barriques defettes», de Bordeaux à la Biscaye	79
La route et ses rythmes temporels	79
Le tonnage insuffisant des caboteurs	83
L'industrie d'armement baleinier à Bordeaux	86
3.3 La route de Terre-neuve des baleiniers biscaïens	91
La route, l'espace terre-neuvien et les rythmes temporels des baleiniers	91
Les baleiniers du Roi Catholique	99
Les barriques à l'aller et au retour	105
3.4. «Au-delà les Raz»: l'aller-retour aux marchés du Nord	110
La route	110
Les navires et les chargements	114

**Partie II. L'échelle «atelier».**  
**La division du travail de tonnellerie baleinière**

<b>Chapitre 4. Les ateliers forestier et urbain de tonnellerie</b>	<b>119</b>
<b>4.1 La Basse-Bretagne à l'hiver. Un chantier de merrandiers et de douleurs</b>	<b>120</b>
1. La matière première: «la forest de boys blanc»	121
2. Les sciage de «grumes à merrain»	123
3. Le débitage radial du billot	125
4. Le dolage des douves	128
5. Le fléchage des douves	130
6. Le taillage des fonçailles	132
Les douves à la limite des ateliers forestier et urbain	133
<b>4.2. Bordeaux. Le chai du charpentier de barriques</b>	<b>134</b>
1. Le jointage des douves et des fonçailles	135
2. Le tri de douves selon la longueur	136
3. «Trois douelles rouges». Des trous d'insecte rebouchés	138
4. Le montage du fût	142
5. Le rognage	144
6. Le finissage des fonds	147
7. Les perçages	149
La réduction du travail dans les tonnellerie urbaines	151
<b>Chapitre 5. Les ateliers à <i>Buitres</i> et aux ports «au-delà les Raz»</b>	<b>153</b>
<b>5.1 <i>Buitres</i>, de l'été à l'automne. La station baleinière</b>	<b>153</b>
1. Essence et morphologie des feuillards	155
2. Essence et morphologie des ligatures	157
3. L'assemblage des cercles à <i>Buitres</i>	159
4. Le «rabattage» de barriques	161
5. La mise au point et l'installation des fonds	164
6. Le cerclage de la barrique	166
7. L'entretien de barriques accidentées	167
8. L'entonnaison de l'huile	168
9. La possession de l'huile	169
10. L'arrimage à bord du baleinier	173
Le nouveau métier de tonnellerie baleinière	174
<b>5.2 La route de l'huile</b>	<b>174</b>
1. L'inspection de l'huile	175
2. Le comptage de barriques vides	176
Conclusion. L'échelle «atelier» et la division du travail	179

**Partie III. L'échelle «port».**  
**Tonneliers, espace maritime et élargissement social du capitalisme**

<b>Chapitre 6. Les tonneliers maritimes à l'échelle du port</b>	<b>181</b>
<b>6.1 Le monde des tonneliers à Bordeaux. Espace et profession</b>	<b>182</b>
Les tonneliers de Bordeaux. Une communauté plurielle	183
Le Bordeaux des tonneliers. Un espace cloisonné	187
Les tonneliers portuaires. Un métier, deux communautés	190
<b>6.2 Le cadre d'un métier libre. Limites socioprofessionnelles et perspectives d'avenir</b>	<b>195</b>
Être tonnelier à Bordeaux. Mi-artisan, mi-marchand	196
Les limites du métier. L'emprise des grossistes en merrain	199
Guillem Hosten, tonnelier. L'éclat de la réussite d'un maître bourgeois	204
Les voies de promotion rapide. Entrepreneurs et arrimeurs de navire	208
<b>Chapitre 7. Les tonneliers baleiniers dans l'Atlantique</b>	<b>215</b>
7.1 Quelques trajets personnels. Stratégies individuelles et contexte social	215
7.2 Le contrat d'engagement des tonneliers baleiniers	226
Le contrat guipúzcoan. Deux ateliers, deux structures salariales	226
Le contrat bordelais. Le travail et le salaire fixes	230
7.3 «Les us et coutumes universels de la navigation de Terre-neuve»	235
<b>Conclusion.</b>	<b>242</b>
La pêche à la baleine dans l'histoire du XVI <sup>e</sup> siècle	245
<b>Fonds archivistiques et collections archéologiques</b>	<b>248</b>
<b>Bibliographie</b>	<b>249</b>
<b>Annexe A. Essences de bois identifiés dans la futaille de Red Bay</b>	<b>266</b>
<b>Annexe B. Inventaires après décès de tonneliers à Bordeaux vers 1565 (extraits)</b>	<b>267</b>
<b>Annexe C. Pièces diverses</b>	<b>273</b>
<b>Index des noms propres apparaissant dans le texte principal</b>	<b>291</b>
<b>Volume 2. Illustrations</b>	

## LISTE DES TABLEAUX

1.1. Descriptifs structurels-temporels employés par F. Braudel, 1946 à 1979	27
2.1. La capacité historique de la barrique bordelaise	55
2.2. Analyse de la méthode simplifiée de C. Bradley	61
2.3. Capacités et indices de «vieillessement»	63
3.1. Expéditions de merrain de Nantes et Redon à Bordeaux, 1621 à 1660 (ADLA, Nantes)	73
3.2. Présence à Bordeaux des maîtres biscaïens, janvier-avril 1565 (d'après L. Turgeon)	85
3.3. Baleiniers qui allèrent à Terre-Neuve en 1565 et en 1566	105
3.4. Nombre de voyages baleiniers annuels, comptages divers	105
3.5. Matériaux de tonnellerie et valeurs selon deux listes d'affrètement, 1566	107
3.6. Assurances sur le cabotage d'huile de baleine, hiver 1566 (ADB 95)	115
3.7. Chargements de <i>train oil</i> arrivant à Londres, année 1567-1568 (d'après B. Dietz)	116
4.1. La fabrication des douves et fonçailles	120
4.2. Nombre de cerne estimés dans 148 douves provenant de 19 barriques	122
4.3. L'assemblage des barriques	135
4.4. Marques de triage sur les douves de barrique	137
4.5. Localisation de trous rebouchés	139
4.6. Objets professionnels dans deux inventaires après décès à Bordeaux	152
5.1. Les opérations à la station baleinière	154
5.2. État et jauge vis-à-vis du type du «trait d'assemblage» (tiré du tableau 2.3)	163
5.3. Nombre de marques de tire-fond observées sur les deux fonds («A» et «B») de barrique	165
5.4. Opérations de tonnellerie dans le marché d'huile	175
5.5. Chiffres romains observés sur des douves et fonçailles de barrique	179
6.1. Tonneliers baleiniers et leurs notaires. Nombre de mentions (1564 à 1567)	189
6.2. Barriques en chantier à Bordeaux, par mois, 1565 (993 douzaines)	198
7.1. Appels juridiques à l'«us et coutume de Terre-neuve», 1565-1591	239



## LISTE DES FIGURES

### Figures de l'Introduction

- 0.1. La route de Terre-neuve, *Buitres* et la rade de Red Bay. S. Epps, Parcs Canada.
- 0.2. Les vestiges architecturaux et les barriques *in situ*. Parcs Canada, 24M-84-101-9.
- 0.3. La «sous-opération» 12M (quadrant sud-est). D. Pagé, Parcs Canada, 24M-86M.
- 0.4. Fûts bien conservés. R. Grenier, J. Ringer, Parcs Canada, 24M-176M et 24M-106M.

### Figures du chapitre 2

- 2.1. Chronologie des douves de barrique synchronisée sur les référentiels bretons. F. Guibal.
- 2.2. Comparaisons des méthodes pour calculer la capacité d'une barrique. B. Loewen.
- 2.3. Présentation graphique des capacités de 41 barriques.
- 2.4. La section centrale de la carène du baleinier. C. Piper, Parcs Canada, 24M-95-103-20.
- 2.5. La métrologie forestière en Biscaye, d'après J.B. Villareal de Berriz (1736). B. Loewen.

### Figures du chapitre 4

- 4.1. Le débitage radial. K. Kilby, *The cooper and his trade* (Londres: 1971), pp. 70-73.
- 4.2. Pièce maîtresse 24M-14M6-3, fendue et dolée. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-62-C.
- 4.3. Direction des coups d'outil (doloire et asse) sur la douve 24M-16N26-10. B. Loewen.
- 4.4. Un doleur. J. Taransaud, *Le livre de la tonnellerie* (Paris: 1976).
- 4.5. Douves, montrant la silhouette et la surface dégradée. L. Ross, Parcs Canada RA-373X.
- 4.6. Le fléchage d'une douve. R.A. Salaman, tiré de K. Kilby, *op. cit.*, planche 1.
- 4.7. Chanteau 24M-12M7-16, façonnée au taille-fond. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-61-D.
- 4.8. Les quatre styles de marque de triage relevé par L. Ross.
- 4.9. Marques de triage sur des douves. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-50-A et WS-50-B.
- 4.10. Douve 24M-18N30-1, montrant des trous rebouchés. D. Kappler, Parcs Canada.
- 4.11. Pièce maîtresse 24M-12L10-20, montrant des trous rebouchés. D. Kappler, Parcs Canada.
- 4.12. Le montage et le cintrage. Diderot et d'Alembert, *Art du tonnelier* (Paris: 1751).
- 4.13. Douve 24M-12M12-12, marquée par le câble. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS55-B
- 4.14. Le cintrage à feu. X. Otero et P. Yoldi, *Martiartu Kupelgileak* (Iruñea: 1986).
- 4.15. Douve 24M-14M4-18 carbonisée. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-53-B.
- 4.16. Douve 24M-18N5-1, «rejablée» et excavée. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-49-A.
- 4.17. Démonstration du rognage. Tiré de J. Taransaud, *op. cit.*, p. 25.
- 4.18. Coupe d'une tête de douve. Tiré de J. Taransaud, *op. cit.*, p. 25.
- 4.19. Traces de rognage sur la douve 24M-10N7-11. B. Loewen.

- 4.20. Le jable d'une douve 6M-5B73-46. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-49-C.
- 4.21. L'emploi de *diagonals*. Tiré de K. Kilby, *op. cit.*, p. 34.
- 4.22. Fond partiel 24M-24M1. L. Ross, Parcs Canada, RA-807X et RA-808X.
- 4.23. Fond 24M-12N14. L. Ross, Parcs Canada, RA-1080X et RA-1081X.
- 4.24. L'arête du chateau 24M-18N19-21. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-51-C.
- 4.25. Tracé du compas sur les pièces 24M-14N26-29,30. B. Loewen.
- 4.26. Douves de bonde 24M-14M7-1, 22. L. Ross, Parcs Canada, RA-855X et RA-983X.
- 4.27. Fonds 24M-15M5 et 24M-14M9. L. Ross, Parcs Canada, RA-832X et RA-927X.
- 4.28. Tête de douve 24M-18N19-27, vue du côté. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-61-C

### **Figures du chapitre 5**

- 5.1. Barrique partielle 24M-18N10, montrant les cercles. L. Ross, Parcs Canada, RA-564X.
- 5.2. Fragment de cercle 24M-18N30-9. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-55-D.
- 5.3. Coupe d'un cercle. Tiré de L. Ross, *op. cit.*, p. 250.
- 5.4. Cercle 24M-12N17-26, montrant l'outillage. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-53-A.
- 5.5. Extrémité d'un cercle 24M-18N9-2. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-51-B et WS-51-A.
- 5.6. Encoches dans le cercle 24M-18N9-3. G. Vandervlugt, Parcs Canada WS-64-A.
- 5.7. Pli dans le cercle 24M-14M7-37. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-50-D.
- 5.8. Le même pli, cercle 24M-14M7-37. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-50-C.
- 5.9. Illustration des méthodes pour débiter et finir la ligature. B. Loewen.
- 5.10. Jable douve de la douve 24M-15M5-18. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-54-B.
- 5.11. Marques sur la barrique complète 24M-14M9. D. Kappler, Parcs Canada.
- 5.12. Marques sur la barrique complète 24M-14M5. D. Kappler, Parcs Canada.
- 5.13. La terminologie adoptée par L. Ross en 1979. Tiré de L. Ross, *op. cit.*, p. 108.
- 5.14. Douve ébréchée avec sa réparation 24M-12N20. L. Ross, Parcs Canada, RA-605X.
- 5.15. Douve de bonde avec sa réparation 24M-12N20-5, 16, 32. D. Kappler, Parcs Canada.
- 5.16. Coin de réparation 24M-12N3-7. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-53-C et WS-53-D.
- 5.17. Coin de réparation 24M-12N3-7. G. Vandervlugt, Parcs Canada WS-53-D et WS-57-A.
- 5.18. Coin de renfort 24M-14N10-5. G. Vandervlugt, Parcs Canada WS-57-D.
- 5.19. Bonde 24M-18N3-2. G. Vandervlugt, Parcs Canada WS-60-B.
- 5.20. Bonde 24M-12N7-22. G. Vandervlugt, Parcs Canada WS-60-C.
- 5.21. Bonde 24M-14L2-2. G. Vandervlugt, Parcs Canada WS-60-A.
- 5.22. Bonde 24M-12N7-22, calfaté. G. Vandervlugt, Parcs Canada WS-60-D.
- 5.23. Fragment de toile de calfatage de bonde. G. Vandervlugt, Parcs Canada WS-64-C.

- 5.24. Liège brut 24M-14R2-7. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-54-C.
- 5.25. Marques de propriété recensées sur les barriques de Red Bay. B. Loewen.
- 5.26. Marques de «charpentier de barriques», Bordeaux vers 1565. B. Loewen.
- 5.27. Marques des Mynbielle de Bordeaux. ADG, 3E 7073, fo. 297r et 3E 7067, fo. 58v.
- 5.28. Douve 24M-18N14-14, montrant une marque «A d S M». D. Kappler, Parcs Canada.
- 5.29. La barrique 24M18N34 montrant les marques «A d R» et «A».
- 5.30. Marques de marchands expéditeurs. ADG, 3E 2418, fo. 76r-77r.
- 5.31. Marques de marchands à Bilbao. Tiré de Barrauri, *Histoire du consulat de Bilbao*.
- 5.32. L'arrimage des barriques. D. Kappler, Parcs Canada, 24M-81-103-1.
- 5.33. Doves arborant des chiffres romains. S. Epps, Parcs Canada.

### **Figures du chapitre 6**

- 6.1. Les paroisses de Bordeaux, vers 1565
- 6.2. Adresses d'immeubles tirées des minutes de François Faure, paroisse Saint-Rémy.
- 6.3. Adresses d'immeubles tirées des minutes de André Berthet, paroisse Saint-Rémy.
- 6.4. Adresses d'immeubles tirées des minutes de Pierre de Cazamajour, paroisse Saint-Rémy.
- 6.5. Adresses d'immeubles tirées des minutes de François de Lalanne.
- 6.6. Adresses d'immeubles tirées des minutes de René Soteau, paroisse Saint-Michel.
- 6.7. Adresses d'immeubles tirées des minutes de Nicolas Duprat, paroisse Saint-Michel.
- 6.8. Adresses d'immeubles tirées des minutes de Raoul Brigot, paroisse Saint-Michel.
- 6.9. Adresses d'immeubles tirées des minutes de Nicolas Payron, paroisse Saint-Michel.
- 6.10. Adresses d'immeubles tirées des minutes de Jean Castaigne, paroisse Sainte-Eulalie.
- 6.11. Adresses d'immeubles tirées des minutes de Martin Arfeulhe.
- 6.12. Le réseau de tonneliers de Saint-Rémy, 1565.
- 6.13. Le réseau de tonneliers de Saint-Rémy, 1566.

**LISTE DES ABBRÉVIATIONS**

<b>ADB</b>	<b>Archivo de la Diputacion de Burgos, Burgos</b>
<b>ADG</b>	<b>Archives départementales de Gironde, Bordeaux</b>
<b>ADLA</b>	<b>Archives départementales de Loire-Atlantique, Nantes</b>
<b>AMB</b>	<b>Archives municipales de Bordeaux, Bordeaux</b>
<b>ANC</b>	<b>Archives nationales du Canada, Ottawa</b>
<b>AGDG</b>	<b>Archivo General de la Diputacion de Guipúzcoa, Tolosa</b>
<b>AHPG</b>	<b>Archivo Historico de los Protocolos de Guipúzcoa, Oñati</b>
<b>ARC</b>	<b>Archivo de la Real Chancellería, Valladolid</b>
<b>BMB</b>	<b>Bibliothèque municipale de Bordeaux, Bordeaux</b>
<b>PRO</b>	<b>Public Records Office, Londres</b>

## **Introduction.**

### **Red Bay et la pêche à la baleine, vers 1565**

Cette thèse est construite à partir d'une collection de futailles provenant du site d'un baleinier basque coulé, vraisemblablement à l'automne de 1565, dans la rade de Red Bay au Labrador. Au XVI<sup>e</sup> siècle, la côte nord du détroit de Belle-île bourdonnait au rythme des équipages qui venaient s'y installer à l'été, au début de la saison de navigation, et se retiraient quand la glace reprenait leurs mouillages. L'huile qu'ils obtenaient du lard de la baleine franche et de la baleine du Groenland (*Balaena mysticetus* et *Eubalaena glacialis*) était ramenée en Europe et commercialisée dans des fûts appelées «barriques», chacune équivalant à un quart de tonneau. Réutilisées année après année, les barriques comme celles de Red Bay accumulaient des traces d'un usage propre au commerce d'huile et ainsi, ces vestiges jettent une lumière riche et originale sur un aspect particulier de l'histoire des baleiniers basques au Labrador.

À son sens plus soutenu, cette thèse se veut une étude sur l'espace maritime que ces barriques dessinaient, à mesure que se déroulait les différentes étapes de leur fabrication et de leur utilisation. L'itinéraire commençait dans les chênaies de la Haute Bretagne au moment de l'extraction du bois de tonnellerie, se poursuivait dans les ateliers de fabrication à Bordeaux et continuait dans l'un des ports d'armement baleinier des provinces basques du Labourd, en France, et du Guipúzcoa, en Espagne. Depuis ces ports, les barriques effectuaient le grand saut au Labrador et, de retour à l'hiver, elles se dispersaient dans les marchés d'huile des pays de la Manche (surtout la Normandie, l'Angleterre et la Flandre), avant de regagner la Biscaye<sup>1</sup> au printemps et d'entamer de nouveau la traversée de l'Atlantique. Appréhender ainsi l'espace de ces objets, c'est une invitation à le comprendre. Pour cela, nos sources ne sont pas seulement archéologiques, mais aussi documentaires, issues du même contexte historique que les futailles. Dans cette perspective d'une étude objet-écrit, le défi méthodologique est de mettre sur le même plan vestiges et archives. C'est à l'aide du concept d'espace maritime que cette thèse tente de faire converger les sources matérielles et écrites de l'histoire.

---

<sup>1</sup> Notre emploi de la toponyme la Biscaye suit l'usage des gens de mer du XVI<sup>e</sup> siècle et désigne la côte de l'actuel Pays Basque, de part et d'autre de la frontière franco-espagnole, et comprend les régions maritimes de la Viscaya, du Guipúzcoa (Espagne) et du Labourd (France). On appelait les habitants Biscadiens ou Basques; cf. J. Alfonse, *Les voyages aventureux...* (Poitiers: Pélican, 1559), fos. 13v-14v: «Entre Billebau & Laredo est la départie Desturia & Biscaya, dont le peuple est differant de langage. Les Biscains sont belles gens, legiers, vaillans [...] Les gens de Saint Jehan de Luc se nomment Basques, Biernoys, & Navarroys & sont fort vaillans & hardis a la mer.»

L'espace maritime permet en effet d'approfondir le sens historique des barriques de Red Bay. Cette notion d'«espace» confère d'emblée des limites géographiques réelles à l'histoire des barriques, limites qui ne correspondent pas nécessairement aux frontières tracées, par exemple, par le rayonnement commercial des villes ou par l'État moderne et ses empires outre-mer. Si la genèse de l'espace atlantique septentrional, au XVI<sup>e</sup> siècle, est attribuable à l'extension du capitalisme des grands armateurs ponantais, le nouvel espace océan n'aurait pu se construire ni se remplir sans l'apport des gens de mer de petite fortune - marins, tonneliers et autres hommes de métier -, dont la participation massive à la pêche terre-neuvienne structurait autant les rouages du capitalisme maritime que la culture matérielle, la société et les institutions propres à l'Atlantique septentrional. L'objet témoin qui est la barrique d'huile de baleine incarne la dualité socioprofessionnelle entre l'armateur et le marin, entre le marchand et l'ouvrier. Son analyse en regard du concept d'espace maritime révèle l'originalité de l'Atlantique septentrional au XVI<sup>e</sup> siècle. Ce concept débouche donc sur l'étude des facteurs de cohésion spatiale, en l'occurrence les contraintes matérielles, spatiales et temporelles du commerce maritime mais, ce faisant, il permet aussi de déceler des décalages annonçant les ruptures qui seront reliées à la construction des empires coloniaux au siècle suivant. Mieux comprendre le XVI<sup>e</sup> siècle maritime, à mi-chemin entre le Ponant médiéval et l'Atlantique colonial, devient ainsi un objectif de premier plan de notre lecture des barriques de Red Bay.

Le parallèle que cette thèse établit entre l'objet et le texte se situe au cœur du contraste, parfois très marqué, entre une perception de l'espace émergeant d'une étude archéologique et une autre s'appuyant sur les archives notariales et judiciaires. En règle générale, l'analyse des fonds archivistiques amène à percevoir un espace maritime irradiant d'un seul point tel que la côte basque ou le port de Bordeaux, alors que l'examen des provenances du matériel archéologique tend à décrire un espace maritime décentré ou, encore, doté de multiples centres interdépendants. Lorsque la démarche donne préséance au témoignage des objets, comme c'est le cas ici, cette disparité des espaces se manifeste au moment où l'on entreprend le dépouillement des fonds. Aucun dépôt archivistique seul, de Londres à Valladolid, ne permet de retracer l'ensemble de l'itinéraire atlantique des futailles de Red Bay. Qui plus est, pour l'étape entre les ports bretons et Bordeaux, les références sont à ce point rares qu'elles seraient scientifiquement non probantes si l'existence de cette étape n'était pas attestée par l'archéologie. Le témoignage archéologique révèle donc des lacunes archivistiques insoupçonnées. En revanche, si l'archéologie met en lumière la divergence entre

l'espace construit par les armateurs et celui vécu par les artisans, seul le recours aux archives permet de déceler le facteur commun de ces deux expériences. Ce recours permet en effet d'étayer l'hypothèse selon laquelle les gens de mer «médiocres» auraient contribué activement à la construction de l'espace océan, ce qui nous amène en retour à dégager de nos barriques un sens cohérent. Ce va-et-vient entre les objets et les écrits sert donc à élargir la «parallaxe» de notre regard sur les barriques de Red Bay et sur l'espace atlantique septentrional vers 1565.

### ***Buitres, 1565. Le naufrage d'un baleinier.***

Les havres de la rive nord du détroit de Belle-Île renferment les vestiges d'au moins quatre grands baleiniers de la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, tous construits sur la côte de la Biscaye. Leurs ferrements ont rouillé et se sont dissipés rapidement dans l'eau, ne laissant que des empreintes dans la charpente, mais le milieu aquatique est plutôt favorable à la conservation des vestiges organiques. Outre les cordages de chanvre, les chaussures de cuir et les paillasses d'*esparto*, les pièces architecturales en chêne sont à tel point intactes que le pas rythmé d'outils sur les membrures et les rognures logées sous les vaigres apparaissent toujours, comme si, dans ce royaume enseveli, le temps n'existait pas. Dans les cales reposent encore des rangées de futailles, d'où s'est écoulée il y a longtemps l'huile de baleine qui fut le commerce principal de cette côte dite par les Basques *de Zeria*, la côte de la Baleine.<sup>2</sup>

Le récit de l'un de ces naufrages est maintenant bien connu. En mai 1565, à Orrio, dans la province basque de Guipúzcoa, l'équipage du *San Juan* de Pasajes est sur le départ, et certains marins vendent à l'avance leur part des huiles encore à obtenir. Entre autres, les frères Domingo et Simon de Echaniz, harponneurs d'office, vendent plusieurs barriques dont une qui est achetée par le notaire du port, Domingo de Hoa. Six ou sept mois plus tard, après une pêche fructueuse, le *San Juan* se trouve

---

<sup>2</sup> C'est ainsi que la côte nord du détroit de Belle-Île était désignée. M. Egaña Goya, «Basque Toponymy in Canada», *Onomastica Canadiana*, 74, 2 (1992), pp. 53-74, et *Toponimia vasca en Terranova y Labrador* (Vitoria-Gasteiz: 1992).

avec d'autres baleiniers biscaïens dans la rade de *Buitres* ou des «Vautours-Blancs»<sup>3</sup> - le Red Bay d'aujourd'hui - avec une morte-charge de 900 à 1 000 barriques d'huile. Comme les équipages sont à terre, affairés aux travaux de fin de saison, une tempête hivernale se lève. Les amarres de proue du *San Juan* cèdent et le galion, en reculant, heurte la côte sous le regard horrifié des hommes et, la quille rompue, se met à prendre l'eau. Le lendemain le navire, immobile et le tillac sous les flots, est dépouillé d'autant de biens personnels, de vivres, de poulies et de cordages que l'équipage peut en récupérer avant de retourner au pays à bord d'un baleinier voisin, la *Nuestra Señora de la Concepción*.

Le 28 mai suivant, les assureurs de Burgos dédommagent le capitaine-armateur du *San Juan* pour sa perte d'huile et de matériel. Aussitôt, plusieurs membres de l'équipage, dont les frères Echaniz, font du notaire Hoa leur procureur, le mandant pour réclamer du capitaine Ramón de Arrieta, dit Borda, leurs parts des gains. En même temps, les armateurs ordonnent le sauvetage des barriques submergées. L'issue de ces initiatives n'est pas connue, mais on peut penser que les armateurs du *San Juan* aient mis la main sur une quantité appréciable d'huile car, en 1575, les Echaniz revendiquaient toujours leurs parts devant la cour d'appel, à Valladolid.

Les vestiges archéologiques permettent de compléter l'histoire du naufrage survenu à *Buitres*. Le navire est à la dérive, drossé par des rafales du nord-est sur l'île Saddle, à l'entrée du havre. Dans la tourmente, on tranche les haubans et les mâts sont abattus dans un effort désespéré pour maîtriser le navire. Heurtant l'île en reculant, le talon reçoit le choc et se sépare de la quille. Le navire s'affaisse

---

<sup>3</sup> Ce nom calque celui d'un repère de pilotage en Galice recensé dans un routier du XIV<sup>e</sup> siècle. Cf. A. Sauer, *Das Seebuch*... (Bremen: Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1996), p. 35: «Es folget Mugia (*Mögi*) an der Ensenada de Mugia (Ria de Camariñas), ebenfalls nördlich und südlich durch zwei markante Kaps gekennzeichnet, Cabo Villano (*Vilen*) und Cabo Toriñana (*cape de Toriane*) bzw. Cabo de la Buitra (*cape Boetre*). Über Cabo Finisterre (*cape Vinisterre*)... geht es weiter nach Muros (*Moris*)...» Il s'agit du cap le plus à l'ouest en Galice. Ce routier contient d'autres repères en Bretagne dont la toponyme aurait été transférée telle quelle au Labrador: Belle-Île, Château, Blanc-Sablon, Brest...

Le *buitre*, oiseau migratoire blanc de taille moyenne (percnoptère ou vautour blanc), figure dans la mémoire basque comme la compagne des conducteurs de vaches lors du déplacement printanier des troupeaux à la montagne. Cf. C. Dendalotxe, «El islote vasco», in X. Otero, dir., *Euskal Herria. Esentziak*. (Arriaioa: Txoria Errekan, 1997), pp. 18-19: «Los zuberotarras [les Souletins] han inventado una de las más bellas expresiones que puedan imaginarse para designar el alimocho o buitre blanco, *Behibideko emazte xuria*, "la dama blanca del camino de las vacas", clara alusión a la trashumancia que coincide con el retorno del buitre migrador y la primavera a la montaña»; *xuria* (la blanche) est en outre l'ancien nom basque du béluga. P. Bakker, «Les noms basques de diverses espèces de baleines avant 1700», in *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve* (Paris: Éditions du CTHS, 1995), pp. 271-282.

Dans les fonds espagnols du XVI<sup>e</sup> siècle, on lit aussi *Buytes* et *Boytes*, mais plus souvent *Butus*, hispanisme dépourvu de résonance historique qui donna néanmoins *Les Buttes* sur les cartes françaises au siècle suivant.



dans l'eau en glissant sur la pente subaquatique jusqu'à ce que le gaillard seul demeure visible. L'hiver arrive; ses glaces grugent l'accastillage qui croule de chaque côté, entraînant au fond les porte-haubans et le mobilier de bord. Quand l'été revient sur la côte, d'aucuns s'attaquent aux vestiges du bâtiment gisant par six brasses de fond. On arrache les trois ponts, peut-être en y accrochant des grappins hissés à l'aide du cabestan ou de la marée montante. Des fragments de baux et de bordages vont s'enfouir loin de la carène éventrée qui, dans un dernier mouvement, s'ouvre comme un livre sur le fond marin, couvrant ainsi les objets déjà tombés du navire auparavant: les haubans, l'accastillage, la vaisselle et les instruments de navigation. Des centaines de barriques d'huile, libérées de la carcasse qui les emprisonne, regagnent la surface; seulement 196 demeurent, écrasées, au fond de la cale.

### L'archéologie à Red Bay

Le port de Red Bay au Labrador, dans le détroit de Belle-Île, est reconnu depuis les années 1970 comme le centre basque de la pêche à la baleine au XVI<sup>e</sup> siècle (figure 0.1). Désigné en mai 1979 comme lieu d'importance historique nationale par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, Red Bay a été ensuite l'objet d'importantes fouilles sous-marines. De 1979 à 1985, des plongeurs de Parcs Canada ont découvert non moins de six épaves du XVI<sup>e</sup> siècle dans le havre et fouillé en profondeur les vestiges d'un baleinier à trois ponts dont les structures architecturales et une charge partielle de futailles subsistaient.<sup>4</sup>

Bien qu'aucun indice ne confirme à lui seul l'identité de l'épave, les vestiges se rapprochent à plusieurs égards des faits documentés sur le naufrage du *San Juan*.<sup>5</sup> *Primo*, la date d'extraction du

---

<sup>4</sup> R. Grenier, «Basque Whalers in the New World: the Red Bay Wrecks», in G. Bass, dir., *Ships and Shipwrecks of the Americas* (London: Thames and Hudson, 1988), pp. 69-84; J.-P. Proulx, *Les Basques et la pêche de la baleine au Labrador au XVI<sup>e</sup> siècle* (Ottawa: Parcs Canada, 1993), pp. 5-11.

<sup>5</sup> S. Barkham et R. Grenier, «Divers find sunken Basque galleon in Labrador», *Canadian Geographic Journal*, 97, 3 (déc. 1978-jan. 1979), pp. 60-63. Les principales références sont AHPGO, III-1791, fo. 20r-21r (Orio, 20 avril 1565); III-1791, fo. 33r-33v (Orio, 1 mai 1565); III-1791, fo. 34r-34v (Orio, 1 mai 1565); III-1792, fo. 41r-42r (Orio, 8 juin 1566); ARChV, Pleitos civiles, Wals fenecidos, no. 31, caja 160-1, fo. 30r-30v (1575); cf. S. Barkham, «Los Vascos y las pescerias transatlánticas, 1517-1713», in E. Ayerbe, dir. et S. Barkham, coord., *Itsasoia 3. Los Vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII* (San Sebastián: ETOR, 1988), pp. 26-164, spéc. p. 112.

bois des futailles, au plus tard en 1563 selon la datation des cernes de croissance,<sup>6</sup> permet d'éliminer un baleinier similaire au *San Juan*, la *Magdeline* de Bordeaux, perdue au même endroit en 1574 et dont les vestiges restent vraisemblablement à découvrir.<sup>7</sup> *Secundo*, l'épave fut jetée sur l'île Saddle par un vent du nord-est, c'est-à-dire une «tempête hivernale» similaire à celle qui s'est abattue sur le *San Juan*. L'épave échoua en reculant, ce qui correspond à la précision donnée dans le récit concernant la rupture, du côté du vent, des amarres de proue. *Tertio*, le «port» de l'épave de 200 à 250 tonneaux, calculé à partir des vestiges et de la formule utilisée en Biscaye sous l'administration de Philippe II (1556-1598), correspond à la pleine charge du *San Juan*, soit de 900 à 1 000 barriques, alléguée par les Echaniz.<sup>8</sup> *Quarto*, la reconstitution des événements survenus durant les mois qui suivirent le naufrage est compatible avec l'histoire de la récupération d'huile du *San Juan* en 1566. En effet, les glaces avaient rasé l'accastillage avant que les ponts fussent violemment arrachés.<sup>9</sup> Si ces éléments n'excluent pas une éventuelle tierce hypothèse sur identité de l'épave, il semble bien qu'il s'agisse du *San Juan*, coulé à cet endroit en 1565.

Les 196 barriques mis au jour auraient donc représenté environ le cinquième du chargement du baleinier. Elles couvraient une zone de 15 mètres par 6 mètres et, au total, 17 rangées de barriques subsistaient sur la longueur du gisement et 7 sur la largeur (figure 0.2). Rangés dans la cale à la

---

<sup>6</sup> F. Guibal, *Analyse dendrochronologique des épaves de Red Bay (Labrador), contrat: 1632 90-173* (Marseille: Laboratoire de botanique historique et palynologie URA 1152 CNRS, Novembre 1995).

<sup>7</sup> L. Turgeon a notamment cherché à attribuer l'identité de ce navire à la *Magdeline* de Bordeaux. Ce baleinier d'environ 250 tonneaux de port, lui aussi construit en Biscaye, fut pris dans les glaces à Red Bay en 1574 avec une charge partielle de 450 barriques d'huile, dont une cinquantaine était récupérée l'année suivante. Cf. L. Turgeon, *op. cit.* et ADG, 3E 5413, fo. 351r-353r (N. Duprat, 20 février 1574); 3E 5415, fos. 390v, 392r-393v et 424r-425v (*ibid.*, 9, 9 et 12 mars 1575); 3E 5416 (*ibid.*, 5 décembre 1576). R. Grenier relate l'histoire suivante: le lendemain d'une saison de fouilles, une tempête du nord-est (!) brisa les mouillages de la plate-forme de plongée, qui échouait sur les Twin Islands. Les gens de Red Bay dégagèrent la plate-forme et voyaient, là où le ressac autour d'elle avait creusé le fond, des membrures d'une épave en chêne. Mais les archéologues n'ont pu retrouver l'endroit. S'agit-il de la *Magdeline*?

<sup>8</sup> L'épave aurait été jaugée à 208 *toneladas españolas*, selon le règlement d'État pour la construction navale, et à 20% de plus, ou environ 250 *toneladas*, selon le calcul d'affrètement de l'époque. Quatre barriques égalaient un tonneau. J.-P. Proulx, «Essai sur la jauge des navires basques au XVI<sup>e</sup> siècle», in *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve* (Paris: Éditions du CTHS, 1995), pp. 115-124; J. Rubio Serrano, «Métodos de arqueo en el siglo XVI», *Revista de Historia Naval* 6, 24 (1989), pp. 29-70; J. Casado Soto, *Los Barcos Españoles de Siglo XVI y la Gran Armada de 1588* (Madrid: San Martín, 1988), pp. 92-123.

<sup>9</sup> La stratigraphie et la distribution des vestiges architecturaux, ainsi que la mort des crustacés fixés aux vestiges, ont permis de reconstituer les étapes de la formation du gisement. Cf. M.-A. Bernier, rapport inédit sur la formation du gisement de Red Bay (Ottawa: Parcs Canada, Section d'archéologie, déposé 1996).

manière des marins, les fûts reposaient sur le ventre, la douve de bonde en haut, leur longueur parallèle à la quille du navire. Jusqu'à trois futailles étaient superposées dans la partie centrale de la cale. À l'origine, les trois niveaux de barriques, les unes nichées dans les creux formés par les autres, auraient atteint la hauteur du premier pont. Toutefois, les futailles s'étaient effondrées en cassant leurs cercles végétaux, laissant les douves disposées en deux couches entremêlées de fonçailles.<sup>10</sup>

Ces vestiges ont été ramenés à la surface et examinés à mesure de l'avancement des fouilles, puis remis à l'eau dans un entreposage permanent. L'étude sur place a été menée par L. Ross, en 1979, et par C. Bradley, de 1981 à 1983. Dans leurs rapports, les deux chercheurs présentent des images contrastantes des vestiges. En effet, les éléments de barriques retrouvés durant la première année étaient éparpillés et entièrement disloqués, ce qui a nécessité une étude par type d'élément (douve, fonçaille, cercle...). En revanche, dans les strates inférieures, certains assemblages étaient presque intacts; l'étude de Bradley repose sur ces dernières données (figures 0.3 et 0.4). Parmi l'ensemble des vestiges, quelque 3 800 pièces ont été retenues pour constituer une collection de référence; en effet, ce type d'objet, couramment rencontré sur les sites d'épave, demeurait peu connu sur le plan scientifique. La conservation des pièces a été assurée par les laboratoires de Parcs Canada, à Ottawa, entre 1985 et 1994, dans un processus faisant appel à l'agent stabilisateur *polyéthylène glycol* (PEG), au séchage à froid et à un nettoyage superficiel.

D'autres vestiges subaquatiques confirment la vocation de Red Bay, au XVI<sup>e</sup> siècle, comme le centre d'une importante activité baleinière. L'épave brûlée d'un deuxième gros porteur repose devant la côte continentale et, dans un passage entre la rade principale et le bassin intérieur, par deux mètres de fond, gît l'épave d'une «pinasse» de pêche de 9,5 mètres de longueur.<sup>11</sup> Toutefois, la plus grande densité de matériel se trouve près de l'île Saddle, dans le secteur où a été trouvé le baleinier.<sup>12</sup> Celui-ci recouvrait les restes de trois «chaloupes» baleinières de 8 mètres de longueur, mues à la rame

---

<sup>10</sup> Les douves sont les pièces longitudinales d'un fût, les fonçailles les pièces transversales qui constituent les fonds insérés à chaque bout du fût.

<sup>11</sup> Parcs Canada, Section d'archéologie (Ottawa), Collections 28M et 29M.

<sup>12</sup> Parcs Canada, Section d'archéologie (Ottawa), Collection 24M.

et à la voile, et abandonnées avant 1565.<sup>13</sup> Enfin, enfoui entre le baleinier et l'île Saddle était du matériel associé aux activités sur l'île: os de poisson et de baleine, tuiles en terre cuite, membrures isolées de chaloupe et une rampe d'accostage servant d'embarcadère ou de lieu pour haler les baleines sur la grève.

Sur l'île Saddle à l'entrée de la rade, directement en face du baleinier, des archéologues de l'Université Mémorial de Terre-Neuve ont mis au jour les vestiges de la station baleinière de *Buitres*. Celle-ci était articulée autour de sept fonderies, chacune composée de deux à quatre fours, qui suivaient la rive orientale de cet îlot rocailleux, à 3 ou 4 mètres au-dessus de la mer. Plus haut sur la pente, et du côté du vent, étaient des édifices en charpente recouverts de tuiles rouges qui auraient abrité les ouvriers et les matériaux servant au travail. Chacun de ces entrepôts-logis se rapportait à une fonderie; dans leur contour ont été retrouvés des fers d'herminette et d'autres outils de tonnelier. Ce village industriel était ancré à trois endroits par des sortes de lieux communs. Au fond de l'allée des fonderies, surplombant le détroit de Belle-Île, se trouvait un cimetière comportant 125 tombes orientées vers l'Est. En haut de l'allée, sur le versant nord de l'îlot, un étang servait de point d'eau. Et au milieu, l'embarcadère, place principale de *Buitres*, à seulement douze brasses de l'endroit où le *San Juan* vint couler un jour en un désolant spectacle.

---

<sup>13</sup> M. Vincent, «Ancient whaler», in *Canadian Geographic*, 188, 7 (1998), pp. 55-57; cf. J. Tuck et R. Grenier, «A 16th century Basque whaling station in Labrador», in *Scientific American*, 245, 5 (1981), pp. 180-190, spéc. p. 186.

## Red Bay et la pêche à la baleine au XVI<sup>e</sup> siècle

Alors que les voyages morutiers pour la Terre-Neuve<sup>14</sup> en provenance de la baie de Biscaye sont documentés depuis 1517,<sup>15</sup> les mentions de baleinier ne remontent qu'en 1538, selon les recherches de J. Bernard, S. Barkham et de J.-P. Proulx.<sup>16</sup> Ces équipages basques semblent s'être destinés à la côte sud de Terre-Neuve d'où ils ramenaient de la chair des cétacés, salée et encaquée, à la manière de la pêche qu'ils pratiquaient en Galice.<sup>17</sup> Toutefois, déjà en 1536, des gens de Fontarrabie venaient pour la morue à Brest,<sup>18</sup> dans le *chenal* de Belle-île où une véritable entreprise huilière aurait été fondée, selon H. HARRISSE, entre 1541 et 1544.<sup>19</sup> Cette date serait confirmée, selon S. Barkham et J.-P. Proulx, par le témoignage d'un marin saint-sébastienais en 1576 qui situait la première expédition baleinière à 33 ans auparavant, c'est-à-dire en 1543.<sup>20</sup> S'ensuivit une période de croissance cyclique où les Basques guipúzcoans et labourdains rivalisaient sur les lieux de pêche, tantôt paisiblement,

---

<sup>14</sup> Notre emploi de la toponyme «la Terre-Neuve», qui indique une région plus vaste que la seule île de Terre-Neuve, renvoie à son sens géographique du XVI<sup>e</sup> siècle et suit l'usage adopté par Parcs Canada. J.-P. Proulx (1993), *op. cit.*, p. 20, n. 28 et *Les Basques et la pêche à la baleine au Labrador au XVI<sup>e</sup> siècle. Baliak! Baliak!* (rapport déposé, Ottawa: Parcs Canada, 1995), p. 3, qui cite R. Bélanger, *Les Basques dans l'estuaire du Saint-Laurent, 1535-1635* (Montréal: Presses de l'Université du Québec, 1971), p. 36 et L. Turgeon (1986), *op. cit.*, n. 2: «Nous avons préféré employer l'orthographe ancienne [...] qui semble désigner toutes les îles et côtes du golfe du Saint-Laurent. Il comprendrait une aire géographique très étendue qui correspond à la partie orientale du Québec, à la partie méridionale du Labrador et à l'ensemble des provinces maritimes actuelles.»

<sup>15</sup> J. Bernard, *op. cit.*, d'après l'acte de vente à Bordeaux de 5 milliers 1 cent de morue verte par Jehan de Bayard, marchand de Saint-Jean-de-Luz. «Terre-Neuve» n'est pas mentionnée. ADG, 3E, 9796, s.f. (23 septembre 1517).

<sup>16</sup> C'est la date du premier contrat d'avitaillement connu pour un baleinier, *la Serenne* de Bourg en Gironde. ADG, 3E 9816, fo. 189v (8 janvier 1538); cité dans J. Bernard, «Les types de navires ibériques et leur influence sur la construction navale dans les ports du sud-ouest de la France», in *Actes du colloque international d'histoire maritime, Lisbonne* (Paris: SEVPEN, 1960) et reproduit dans S. Barkham (1988), *op. cit.*, pp. 68, 70.

<sup>17</sup> S. Barkham «Los Vascos y las pescerias transatlanticas...», *op. cit.*, pp. 30, 37-39 et 60. La chair de baleine trouvait preneurs encore vers 1565, à Toulouse et en Haute Bretagne. ADG, 3E 5405, fos. 681r-682r et 705v-706v (N. Duprat, 3 et 7 novembre 1565); 3E 5407, fo. 1055r-v (*ibid.*, 10 septembre 1566).

<sup>18</sup> H. Biggar, *A collection of documents relating to Jacques Cartier and the Sieur De Roberval* (Ottawa: Archives publiques du Canada, 1930), p. 462. Il s'agit de témoignages reçus de capitaines terre-neuviens à Fontarrabie, le 23 septembre 1541, par des Espagnols enquêtant sur les activités de Roberval et de Cartier. Les gens de Saint-Jean-de-Luz mettent «Canada» à 300 lieues du détroit. Un capitaine dit que quand il est allé au havre de Brest en 1536, aucun navire «espagnol» n'était dans le détroit, mais que 3 de Saint-Sébastien et 2 de Orio pêchaient à Terre-Neuve; *ibid.*, pp. 453-454.

<sup>19</sup> H. HARRISSE, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve* (Paris: Welter, 1900), p. lix.

<sup>20</sup> ARC, Pleitos civiles, Rodriguez fenecidos, 54, 312-1, fo. 60v (1576). S. Barkham, «Documentary evidence for 16th century Basque whaling ships in the Strait of Belle Isle», in G. Storey, *Early European settlement and exploitation in Atlantic Canada* (Saint-Jean: Memorial University, 1982), p. 53; J.-P. Proulx (1993), *op. cit.*, p. 19.

tantôt en recourant aux armes. En 1559, la paix franco-espagnole du Cateau-Cambrésis mit un terme à cette première période.

La paix permit aux Guipúzcoans de dominer cette pêche, sans toutefois éliminer les Labourdains qui, sur la quinzaine de baleiniers qui quittait la côte chaque printemps au milieu des années 1560, en armaient de un à quatre. Dans chaque navire montait une soixantaine d'hommes de plusieurs métiers: mousse, marin, calfat, charpentier, harponneur, timonier, tonnelier, barbier, maître, capitaine-armateur, *et cætera*. Le nombre d'armements plafonnait, dans les années 1570, à une trentaine, presque tous guipúzcoans. À cette époque faste, *Buitres* accueillait jusqu'à 15 bâtiments de 200 à 400 tonneaux, une cinquantaine de chaloupes baleinières et environ 900 hommes.<sup>21</sup> Le déclin est signalé par la perte soudaine d'informations à la fin des années 1570. Le dernier voyage labourdain qu'on connaisse eut lieu en 1579 et,<sup>22</sup> vers la même année, les archives espagnoles reflètent une chute sans précédent du nombre d'expéditions guipúzcoanes.<sup>23</sup> Même si l'on recense des voyages jusqu'à la fin du siècle, l'activité baleinière s'est peu à peu éteinte dans le détroit de Belle-île après 1580.<sup>24</sup>

Ainsi la grande pêche baleinière du Labrador apparaît comme un épisode isolé dans l'histoire des pêches terre-neuviennes au XVI<sup>e</sup> siècle, épisode dont la genèse semblerait s'inscrire dans l'essor général de la navigation transatlantique, mais dont la disparition - qui va à l'encontre de cet essor - a suscité plusieurs tentatives d'explication. Certains citent l'épuisement des troupeaux,<sup>25</sup> d'autres postulent qu'un refroidissement climatique aurait poussé les baleines à Spitsberg, à la limite du Gulf

---

<sup>21</sup> M. Barkham, *Aspects of life aboard Spanish Basque ships during the 16th century, with special reference to Terranova whaling voyages* (Ottawa: Parcs Canada, 1981), p. 34; J.-P. Proulx (1993), *op. cit.*, p. 23.

<sup>22</sup> L. Turgeon, *op. cit.* (1994).

<sup>23</sup> J.-P. Proulx (1995), qui relève 129 expéditions pour les quinze années de 1560 à 1575, n'en recense que 13 pour la décennie des années 1580, *op. cit.*, p. 28.

<sup>24</sup> D'une certaine mesure, l'activité s'est déplacée et transformée en une exploitation mixte de pêche et de traite. Entre 1583 et 1587, L. Turgeon détecte la pénétration de l'estuaire du Saint-Laurent par des Labourdains, alors que Miscou est un point de ralliement des baleiniers basques au début du XVII<sup>e</sup> siècle. L. Turgeon, «Français et Basque dans le golfe et l'estuaire de Saint-Laurent au XVI<sup>e</sup> siècle: de la pêche à la traite», *L'Euskarien*, 14, 2 (1992), pp. 45-58, et «Pêcheurs basques du Labourd dans le golfe et l'estuaire du Saint-Laurent au XVI<sup>e</sup> siècle», in *L'Aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve* (Paris: Édition du CTHS, 1995), pp. 213-234 et G. Carpin, *L'Histoire d'un mot. L'ethnonyme Canadien de 1535 à 1691* (Québec: Septentrion, 1995), pp. 79-81.

<sup>25</sup> S. Barkham, «Aperçu de l'évolution de la pêche sur les côtes de l'Est canadien», in *L'Aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve* (Paris: Édition du CTHS, 1995), pp. 173-180, spéc. Pp. 176-177.

Stream,<sup>26</sup> d'autres encore mettent en cause la conjoncture économique qui ralentissait toutes les pêches et l'effort des Anglais et des Hollandais pour chasser le pavillon espagnol de l'Atlantique du Nord.<sup>27</sup> Vu que le déclin fut précipité soudainement vers 1579, aucune de ces explications ne satisfait entièrement. En fait, les raisons de ce déclin final ne sont pas plus claires que celles qui sous-tendent la fondation de l'entreprise huilière vers 1543 et ses fluctuations au cours de son existence.

Une autre question concerne le poids relatif des Basques dans la pêche à la baleine. Selon Barkham et Proulx, les Guipúzcoans se seraient taillé un monopole sur les lieux de pêche que défiaient seuls les corsaires protestants, la prospérité des Guipúzcoans n'étant minée que par le roi d'Espagne qui, lorsque la guerre menaçait, empêchait les baleiniers de quitter la sécurité de leur rade de Pasajes.<sup>28</sup> Si cette perspective a le mérite d'exposer l'apport des Biscayens à l'histoire des pêches terre-neuviennes, elle n'éclaire ni sur la nature cyclique de leur entreprise ni sur l'imbrication des baleiniers dans l'économie du Ponant. Or, les armateurs basques ne jouissaient pas d'une autonomie d'action. L. Turgeon a exposé l'endettement des Labourdains auprès des créanciers bordelais, tout comme Barkham a signalé le rôle des assureurs de Burgos dans la pêche des Guipúzcoans. La côte basque ne présentait pas non plus un marché significatif pour l'huile, celui des pays de la Manche étant de loin plus important. Ces constatations conduisent au bilan plus nuancé d'une Biscaye riche en marins et navires, mais à court de capitaux et sans marché intérieur.

Cette historiographie, qui coïncide avec la commémoration des pêches basques par la Commission des lieux et monuments historiques, a marqué l'interprétation des découvertes archéologiques de Red Bay. Les vestiges ont parfois été vus comme la concrétisation des hypothèses historiques; ce fut le cas de l'épave qu'on avait identifié comme le *San Juan* bien avant que l'étude

---

<sup>26</sup> L. Hacquebord, «Migratie, levenspatroon en habitat van de Groenlandse walvis (*Balaena Mysticetus*) L. 1758) in de Atlantische Archtis in de 17de eeuw», *Lutra*, 30 (1987), pp. 123-142, et «Traankokerijen op de kusten van Spitsbergen; wat de historische-archeologie ons ervan leert», in L. Hacquebord et W. Vroom, dirs., *Walvisvaart in de Gouden Eeuw* (Amsterdam: de Bataafsche Leeuw, 1988), pp. 49-67.

<sup>27</sup> J.-P. Proulx, *op. cit.* (1993), pp. 87-88.

<sup>28</sup> S. Barkham, «Los Vascos y las pescerias transatlanticas...», *op. cit.*, pp. 128-136.

archéologique n'en fit la démonstration.<sup>29</sup> Si l'exemple est ponctuel, il n'empêche que la compréhension des vestiges est demeurée à la remorque des recherches en archives à caractère basque maritime. On saurait peut-être même imputer à la bureaucratie la pénurie de véritables perspectives archéologiques car les thèmes commémoratifs, tirés des archives, étaient énoncés préalablement au début de l'analyse des vestiges et dotés de force exécutoire par la Commission des lieux et monuments historiques. En prenant les objets comme point de départ, une étude sur les barriques de Red Bay peut alors apporter une perspective originale sur les baleiniers et sur l'Atlantique septentrional vers 1565.

---

<sup>29</sup> Voir par exemple le titre du rapport de L. Ross sur la futaille découverte en 1979, édité l'année suivante: *Sixteenth-century Spanish Basque cooping technology: a report of the staved containers found in 1978-79 on the wreck of the whaling galleon San Juan, sunk in Red Bay, Labrador, AD 1565 (op. cit.)*. Même à la suite de l'étude rigoureuse de M.-A. Bernier sur la formation du gisement subaquatique et le recoupement des séquences de dépôt avec les événements connus du naufrage et du sauvetage du *San Juan*, l'identification ne peut être considérée comme concluante. La tendance actuelle est d'appeler l'épave «le présumé *San Juan*»; cf. É. Rieth, «Construction navale à franc-bord en Méditerranée et Atlantique (XIV<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècle) et 'signatures architecturales': une première approche archéologique», in É. Rieth, dir., *Méditerranée antique. Pêche, navigation, commerce* (Paris: CTHS, 1998), pp. 177-187.



# Chapitre 1.

## Regards sur la tonnellerie maritime

### La tonnellerie dans l'histoire

Activité attestée depuis l'Antiquité, la tonnellerie s'est attirée un regard savant déjà au XIII<sup>e</sup> siècle, quand marchands et douaniers se penchèrent sur la question de la jauge des fûts.<sup>30</sup> C'est donc à cette époque qu'émergèrent les grands étalons du commerce en Atlantique, tels que la *pipe* de Séville, la *barrique* de Bordeaux et le *baril* des débouchés occidentaux de la Hanse qui faisaient respectivement la moitié, le quart et le douzième d'une mesure employée communément en contexte maritime, le «tonneau».<sup>31</sup> À la fin du XV<sup>e</sup> siècle, la capacité, ou «contenance», de la plupart des futailles locales s'était stabilisée. Toutefois, l'expression scientifique de la capacité des fûts restait à formuler. Géomètres et mathématiciens éprouvaient une fascination durable pour la forme à double parabole tronquée du tonneau, dont le volume fut enfin théorisé en 1615 par Johannes Kepller.<sup>32</sup> Son traité sur la jauge des fûts vinaires s'avéra définitif car, depuis sa parution, on ne rencontre aucun nouvel élément théorique, les manuels destinés à l'instruction des jaugeurs se limitant à la seule manipulation du bâton de jauge, ou «verge», déjà calibré.<sup>33</sup> La période de stabilisation formelle des fûts correspond aussi à la fondation des institutions propres aux tonneliers. À partir du XIII<sup>e</sup> siècle, ces artisans se dotèrent d'organismes de solidarité comme les confréries et les corporations et d'instruments d'autorégulation comme les contrôles sur la jauge et la qualité de l'ouvrage.<sup>34</sup>

---

<sup>30</sup> *The Statutes at Large from the Magna Carta to the end of the Reign of King Henry the Sixth*, vol. 1 (London: Baskett, 1769), pp. 7, 22; U. Stromer, *Püchel von mein geslecht und von abentewr*, ca. 1390 (L. Kurras, dir., Bonn: Deutscher Papierfabriken, 1990), fo. 40v; G. Reisch, *Margarita filosofica* (Freiburg: 1503); G. de La Court, *La Fabrique et usage de la jauge ou diapason, qui est l'instrument avec lequel on examine la grandeur et capacité des tonneaux et vaisseaux circulaires* (Lyon: Michel, 1567); L. Thorndyke, «*Visierkunst, Ars visorandi, or Stereometry*», *Isis* 40 (1949), pp. 106-107.

<sup>31</sup> F.C. Lane, «Tonnages, Medieval and Modern», *Economic History Review*, ser. 2, 17 (1964), pp. 213-233; M. Morineau, *Jauges et methodes de jaugeage anciennes et modernes* (Paris: Cahiers des Annales 24, 1966); J.L. Rubio Serrano, *op. cit.*; J.-P. Proulx, «Essai sur la jauge des navires basques au XVI<sup>e</sup> siècle», in *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve* (Paris: CTHS, 1995), pp. 115-124; L. Freire Costa, *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo* (Cascais: Patrimonia Historica, 1997), pp. 59-87.

<sup>32</sup> J. Kepller, *Nova stereometria doliorum vinariorum* (Linz: Plancus, 1615), réédité dans F. Hammer, dir., *Johannes Kepller. Gesammelte Werke*, vol. 9 (Munich: Beck'sche, 1960).

<sup>33</sup> Cf. Charles Estienne, *L'agriculture rustique de MM Charles Estienne et Jean Liebault, avec ... la fabrique et usage de la jauge* (Paris: de la Vigne, 1640).

<sup>34</sup> F. Firth, dir., *The Coopers' Company: Records, 1396-1848* (London: 1848); Jourdain, Decrusy et M. Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu'à la révolution de 1789*, 29 vols. (Paris: Bélin-le-Prieur, 1821-1833), vol. 4, pp. 588, 606, vol. 16, p. 470 et vol. 27, p. 224; F. Garcia de la Torre, *Estudio historico-*

Quand la tonnellerie attira de nouveau l'attention scientifique au XVIII<sup>e</sup> siècle, son intérêt se situa dans les techniques de fabrication et dans le mode d'emploi du tonneau pour le commerce de vins et de poissons. Entre 1763 et 1787 les encyclopédistes Diderot, Fougeroux de Bondaroy, Duhamel du Monceau et Panckoucke portèrent un regard rigoureux mais non moins problématique sur la tonnellerie à main.<sup>35</sup> En effet, leur intérêt manifeste pour la technique manuelle contraste avec des futailles archéologiques de la même période sur lesquelles on observe déjà de nombreuses traces d'usinage. Ces objets, provenant des épaves de *la Belle* armée à Rochefort en 1684, de l'*Amsterdam* chargé à la ville du même nom en 1742, et du *Machault* de Bordeaux coulé en 1760, suggèrent que l'effort des encyclopédistes pour décomposer l'art de tonnellerie en une série d'opérations distinctes faisait partie d'un grand projet visant à reproduire ces gestes mécaniquement. Selon les vestiges archéologiques, les premières machines de tonnellerie étaient une scie verticale pour débiter les douves, qui remplaçait donc le métier du «merrandier», et un rabot rotatif pour biseauter le pourtour du fond qui éliminait l'ouvrage du «tailleur de fonds». Ces témoignages laissent croire que le projet des encyclopédistes était alors de repenser le travail manuel afin d'appliquer les solutions mécanisées à la production, comme le disait Adam Smith en 1776 dans *The Wealth of Nations*:

... the invention of all those machines by which labor is so much facilitated and abridged, seems to have been originally owing to the division of labor.<sup>36</sup>

La division du travail de tonnellerie, avant-projet de la mécanisation, semble donc avoir été largement achevée entre le XVI<sup>e</sup> et le XVIII<sup>e</sup> siècles.

---

*artístico de la Hermandad de Gremio de Toneleros de Sevilla (La Carretería)* (Séville: Patronato Ricardo Canta Leal del Consejo General de Hermandades y Cofradías de la Ciudad de Sevilla, 1979); J.-P. Sosson, «La structure sociale de la corporation médiévale: l'exemple des tonneliers de Bruges de 1350 à 1500», *Revue Belge de philologie de l'Histoire* 44 (1966), pp. 457-478; De Lespinasse, *Les métiers et corporations de la ville de Paris*, vol. 1: *Ordonnances générales XIV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle* (Paris: 1886); J.-R. Zimmermann, *Les compagnons de métiers à Strasbourg* (Strasbourg: 1971); F.-P. Langhans, *As Corporações dos Ofícios Mecânicos. Subsídios para a sua História*, 2 vols. (Lisbonne: Imprensa Nacional, 1946).

<sup>35</sup> D. Diderot, «Cerceau», «Châtaigner», «Fendoir», «Frêne», «Osier» et «Saufe», in *Encyclopédie de Diderot et d'Alembert* (Paris: 1763); A. Fougeroux de Bondaroy, «L'art du tonnelier» (Paris, 1763), *Descriptions des arts et métiers* (Genève: Skatline Reprints, 1984); H. Duhamel du Monceau, *Traité général des pesches* (Paris: Soillant et Nyon, V<sup>e</sup> Desaint, 1777), t. 2, section X, chapitre 1; Vial de Clairbois, dir., *Encyclopédie de Panckoucke* (Paris: Panckoucke, 1783-1787), «Traité des pesches», II<sup>e</sup> Partie, III<sup>e</sup> Section, et «Des Barrils pour le transport de Hareng salé», pp. 395-399.

<sup>36</sup> A. Smith, *The Wealth of Nations* (Londres, 1776; repr. New York: 1909), vol. 1, p. 51.

Une troisième perspective sur la tonnellerie date des années 1874 à 1949, lorsque sont parus en France et en Allemagne des manuels techniques destinés au tonnelier désireux de mécaniser son atelier.<sup>37</sup> À l'instar des encyclopédies, ces manuels décomposaient la fabrication en opérations successives, pour ensuite proposer une gamme de machines de marque conçues pour effectuer les mêmes opérations. Voilà donc que s'achève le projet de mécanisation enclenché au XVIII<sup>e</sup> siècle, ciblant de petits et moyens ateliers ne pouvant s'équiper que d'un appareil mécanisé à la fois.

L'après-guerre correspond au nouvel intérêt scientifique pour le métier à main désormais en voie de disparition. Des enquêtes muséales et ethnographiques abondent, menées par le musée des Arts et traditions populaires en France en 1943 et le musée de la Vie wallonne à Liège en 1949.<sup>38</sup> Si la survivance de méthodes traditionnelles après quatre siècles de modernisation peut surprendre, il faut voir que la coexistence de techniques périmées et de pointe semble une constante dans l'histoire des technologies.<sup>39</sup> Toutefois, plus les anciennes structures du métier se sont dilapidées, plus la transmission du savoir s'est fragilisée et ce, au point de ne plus se faire, depuis longtemps, que de père en fils. Une certaine gravité habite donc les enquêtes, gravité exprimée par le tonnelier devenu muséologue Jean Taransaud en 1976:

À un moment où les techniques nouvelles transforment progressivement des pratiques demeurées immuables pendant de nombreux siècles, il a semblé nécessaire - et peut-être était-il urgent - de dresser un inventaire des caractéristiques traditionnelles du métier, de sa technologie propre et de ses méthodes de fabrication.<sup>40</sup>

---

<sup>37</sup> Paulin-Désormeaux, H. Ott, W. Maigne, *Nouveau manuel complet du tonnelier et du jaugeage* (Paris: Mulo, 1874, 1897); A. Renard, *La tonnellerie à la portée de tous* (Paris: Malfère, 1921); R. Brunet, *Manuel de tonnellerie* (Paris: Baillière, 1948); H. Kindler, *Der Handwerksberuf des Böttchlers und Küfers* (Bremen-Horn: W. Dorn, 1949).

<sup>38</sup> Archives du Musée des Arts et Traditions populaires. Enquêtes de G. Moinet (Vendée, 1943), Ms 1810.15, et D. Lailier (Loire-Inférieure, 1943), Ms 1810.1-5; E. Legros, «La tonnellerie à la main à Huy», *Enquêtes du Musée de la vie wallonne* 26 (Liège, 1949): V, 55-6.

<sup>39</sup> Cf. X. Otero et P. Yoldi, *Martiartu. Kupelgileak, toneleros, tonneliers* (Iruflea: Xabi Otero, 1987), et J.-P. Hiéret, *Outils des Vignerons et Tonneliers du Bordelais* (Talence: Presses Universitaires de Bordeaux, 1992).

<sup>40</sup> J. Taransaud, *Le livre de la tonnellerie* (Paris: la Roue des livres, 1976), p. 11; cf. K. Kilby, *The Cooper's Craft* (London: Baker, 1972), p. 11: «I would like to stake a claim for a place in history for the band of ordinary people, men who worked with the skill of their hands and the sweat of their brow, of tradesmen who have a history longer than any dynasty or house of kings.... In this country today there are now very few, not a 'happy few', as apart from one relatively small branch the trade is finished.»

Les dernières décennies ont vu une augmentation considérable de la littérature sur la tonnellerie, non seulement à la suite des recherches archivistiques et muséales,<sup>41</sup> mais aussi parce que l'archéologie ne cesse pas d'apporter des données nouvelles, notamment sur les fûts ayant été réutilisés comme paroi de puits<sup>42</sup> ou sur les outils et les chutes de bois provenant des stations de pêche.<sup>43</sup> Surtout, les sites d'épave regorgent de quantités telles de futaille qu'ont été développées des approches analytiques propres à ce type d'objet.<sup>44</sup> L'on pense à des comparaisons objets-écrits

---

<sup>41</sup> P. Daehne, *Der Holzbauch: Eine Faszinierende Fass-Fibel für fröhliche Gesellen* (Berlin, Leipzig: W. Vobach, 1930); H. Grönn, *Fassbinder, Fassboden: Kunst und Handwerk* (Wien, München: Manutius, 1968); R. Salaman, *Dictionary of Woodworking Tools*, éd. rév. (London: Unwin Hyman, 1989).

Daehne, déplorant la popularité des tonneaux en métal, se lamentait ironiquement en citant le satiriste romain Persius: «Ö, combien du bidon dans le monde!» [«Oh, wie viel Leeres gibt es auf der Welt!»].

<sup>42</sup> Ce genre de construction fut recensé sur 35 sites de camps militaires datant de l'époque romaine. G. Ulbert, «Römischer Holzfässer aus Regensburg», *Bayerische Vorgeschichtsblatt* 24 (1959), pp. 6-29; cf. K. Kilby, *op. cit.*, planche 58 et pp. 99-100; un fût romain trouvé à Silchester (Angleterre). D'autres fûts de puits proviennent de Santa Elena (Caroline du Sud, 1575 à 1585) et de Louisbourg (Cap Breton, 1740 à 1765). S. South, *et al.*, *Artifacts from Santa Elena* (Columbia: University of South Carolina, 1988), pp. 191-199; W. Stevens, *Archaeological excavations at Fortress of Louisbourg, 1975-76* (Ottawa: Parcs Canada manuscrit 396, 1977-79), pp. 71-73, 110-113.

<sup>43</sup> D. Lalonde, «Archaeological excavations at Bon-Désir: Basque presence in the St. Lawrence estuary», *Northeast Historical Archaeology*, 18 (1989), pp. 10-28; F. Niellon et A. McGain, *La station baleinière basque de la baie du Milieu: recherche archéologique 1987 sur le site EiBi-10*. Municipalité de la Côte-Nord du Golfe Saint-Laurent, 1987; J. Tuck, «1984 Excavations at Red Bay, Labrador», *Archaeology in Newfoundland and Labrador*, 5 (1984), pp. 224-247; «Excavations at Red Bay, Labrador, 1985», *ibid.*, 6 (1985), pp. 150-158; et «Unearthing Red Bay's Whaling History», *National Geographic*, 168, 1 (1985), pp. 50-57; A. Azkarate, J. Hernández et J. Núñez, *Balleneros vascos del siglo XVI. Estudio arqueológico y contexto histórico (Chateau Bay, Labrador)* (Victoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 1992); L. Hacquebord, «Traankokerijen op de kusten van Spitsbergen; wat de historische-archeologie ons ervan leert», in L. Hacquebord et W. Vroom, *dirs.*, *Walvisvaart in de Gouden Eeuw* (Amsterdam: de Bataafsche Leeuw, 1988), pp. 49-67.

<sup>44</sup> Parmi les sites d'épave où la futaille n'est pas étudiée, recensons: (1) un navire hanséatique chargé de brai, à Gdańsk, vers 1450; collection du Musée maritime de Gdańsk; cf. J. Litwin, «The copper wreck». The wreck of a medieval ship raised by the Central Maritime Museum in Gdańsk, Poland», *International Journal of Nautical Archaeology*, 9, 3 (1980): 217-225; (2) *La Lemollina* de Gênes, galion de guerre coulé à Nice en 1516; futailles *in situ*; cf. M. Guérout, E. Rieth, J.-M. Gassend, *Le Navire Génois de Villefranche. Un naufrage de 1516?* (Paris: CNRS, 1989); (3) la *Mary Rose*, navire du roi anglais, le Solent, 1545; collection du *Mary Rose* Trust, Portsmouth; cf. M. Rule, *The Mary Rose: The Excavation and Raising of Henry VIII's Flagship* (London: Conway, 1982); (4) la *Nuestra Señora de Atocha*, navire de trésor espagnol, Floride, 1621; collection de cercles de fer du Mel Fisher Maritime Museum, Key West; (5) *La Belle*, barque de Cavalier de La Salle, Texas, 1686; collection de la Texas Historical Commission, College Station; (6) le *Saphire*, navire de guerre britannique, Bay Bulls (Terre-Neuve), 1696, collection de Parcs Canada, Ottawa; cf. V. Myles, «Artifacts of the Saphire», *Canadian Collector*, 20, 2 (1985), pp. 34-36, et *Artifacts from the 17th-century wreck of the Saphire, Bay Bulls, Newfoundland* (Ottawa: Parcs Canada, 1992); (7) la *Guadalupe*, navire espagnol portant clous et mercure, Saint-Domingue, 1724; futailles *in situ*; cf. P. Borrell, E. Pérez Montás et C. Apestegui, *dirs.*, *La aventura del Guadalupe* (Barcelona: Lunewerg, 1997); (8) la frégate britannique l'*Invincible*, la Manche, 1758; futailles *in situ*; cf. B. Lavery, *The Royal Navy's First Invincible, 1744-1758. The Ship, the wreck, and the recovery* (Portsmouth: Invincible Conservations, 1988); (9) le *De Braak*, navire américain, Delaware, 1781, collection du State of Maryland, Milton.

réalisées par K. Shackelford, entre des futailles trouvées en Virginie et les lois coloniales sur la tonnellerie, et par R. Hulst, entre les objets provenant de l'*Amsterdam* et les listes d'affrètement du même navire.<sup>45</sup> Toutefois, seul le rapport initial sur les fûts de Red Bay signé par L. Ross constitue un jalon en la matière, l'auteur ayant pu identifier des signes, surtout les traces d'outillage, aptes à traduire des techniques de tonnellerie à main.<sup>46</sup> Parmi cette littérature vieille de six siècles, nous avons recueilli quelques «clés» pour comprendre les barriques de Red Bay dans le contexte de l'espace atlantique septentrional vers 1565.

### **Vers une problématique axée sur les futailles archéologiques**

Quand A. Tchernia s'interrogeait sur «quand le tonneau remplaça l'amphore», il soulevait aussi un problème d'étude archéologique. Or, la découverte routinière d'amphores sur les sites d'épave antique a donné lieu aux méthodes d'analyse qui permettent souvent de localiser la provenance de ces jarres, d'apprendre ce qu'elles contenaient et même de cerner l'identité des expéditeurs.<sup>47</sup> La disparition de l'amphore au profit du tonneau en haut Moyen Âge a fait en sorte que nos connaissances sur l'échange dans l'Antiquité sont souvent plus précises que pour les périodes moins reculées. La connaissance du tonneau apparaît donc comme un nouveau défi, de la même façon que hier l'étude de l'amphore.

Une problématique axée sur la tonnellerie se doit en premier lieu de prendre conscience du potentiel qu'offrent les connaissances historiques déjà acquises. L'on sait qu'après l'émergence d'une

---

<sup>45</sup> K. Shackelford, «The Casks from Cork», *Historic Trades*, I (Williamsburg: Colonial Williamsburg, 1988), pp. 38-51; étude néanmoins affaiblie par la comparaison de lois virginiennes aux fûts irlandais; R. Hulst, «Casks as a Packing Material: An Archaeological Typology and a Historical Reconstruction», in J. Gawronski, dir., *Annual Report of the VOC-Ship "Amsterdam" Foundation 1986* (Amsterdam: VOC-Ship "Amsterdam" Foundation, 1987), pp. 73-85.

<sup>46</sup> L. Ross, *Sixteenth-Century Spanish Basque Coopering Technology...* (Ottawa: Parcs Canada, 1980); C. Bradley, *Preliminary analysis of the staved container remains recovered from the 1981 underwater excavations at Red Bay* (Parcs Canada, microfiche 260, s.d.)

<sup>47</sup> Cf. D. Peacock et D. Williams, *Amphorae and the Roman economy: an introductory guide* (London, New York: Longmans, 1986).

«famille» de techniques typiques dans l'Europe transalpine des Romains,<sup>48</sup> la stabilisation des jauges municipales aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles constitue la donnée fondamentale de l'histoire de la tonnellerie. Toute ville productrice ou exportatrice d'un produit mis en fût, que ce soit une boisson alcoolisée, du poisson, de l'huile ou des produits résineux, tâchait d'assurer la stabilité de sa jauge afin de faciliter le commerce et de percevoir les droits de douane.<sup>49</sup> La réputation de l'étalon allait donc de pair avec le rayonnement commercial de la ville. A.-M. Cocula a montré que les négoce bordelais employaient leur jauge comme instrument de concurrence avec les régions vinicoles en amont, de sorte que leur barrique prévalait à travers tout le territoire arrosé par la Gironde.<sup>50</sup> En milieu maritime, les transporteurs et les marchands cherchaient aussi une mesure commune afin de calculer des chartes-parties et adoptaient la mesure utilisée dans le plus influent de leurs ports d'escale.<sup>51</sup> Les tonneliers participaient activement à la diffusion des jauges municipales vers la mer; à Bordeaux, ils «arrimaient» des fûts de vin dans les navires dont ils «jaugeaient» préalablement la capacité de charge en utilisant les cercles de futaille. On faisait appel à leur expertise aussi en cas de désaccord sur une charte-partie, puisqu'eux seuls connaissaient la relation juste entre les fûts et l'espace interne du navire.<sup>52</sup> Ainsi l'étalon bordelais pénétra l'espace maritime et domina seul sur la kyrielle de mesures locales recensées à travers les arrière-pays. Les mesures encodées dans chaque fût archéologique, y compris les barriques de Red Bay, évoquent alors un espace propre centré sur la ville-bercaïl, mais est aussi en relation avec l'extension du négoce de cette ville.

---

<sup>48</sup> K. Kilby, *op. cit.*, pp. 90-101; des antécédents sont notés à l'Âge de fer en Proche et Moyen Orient, dans le premier livre des Rois (ch. 18, vers 33; IX<sup>e</sup> siècle av. J.-C.), et par Hérodote d'Halicarnasse dans sa description de la navigation fluviale de l'Arménie à Babylone (V<sup>e</sup> siècle av. J.-C.).

<sup>49</sup> G. Brutails, *Recherches sur l'équivalence des anciennes mesures de la Gironde* (Bordeaux: 1912); Y. Renouard, «La capacité du tonneau bordelais au Moyen-Âge», *Annales du Midi*, 1953, pp. 395-403, «Recherches complémentaires sur la capacité du tonneau bordelais au Moyen-Âge», *ibid.*, 1956, pp. 195-265; R. Dion, *Histoire de la vigne et du vin en France des origines au XIX<sup>e</sup> siècle* (Paris: Flammarion, 1959); J. Craeybeckx, *Un grand commerce d'importation: Les vins de France aux anciens Pays-Bas (XIII<sup>e</sup>- XVI<sup>e</sup> siècle)* (Paris: SEVPEN, 1958); J. Bernard, *op. cit.*

<sup>50</sup> A.-M. Cocula, «Du tonneau à la bouteille: métrologie et commerce», in B. Garnier *et al.*, *dir.*, *Introduction à la métrologie historique* (Paris: Economica, 1989), pp. 263-284.

<sup>51</sup> J.L. Rubio Serrano, *op. cit.*; J.-P. Proulx, «Essai sur la jauge...» (*op. cit.*); J.L. Casado Soto, *Los Barcos Españoles del Siglo XVI y la Gran Armada de 1588* (Madrid: San Martin, 1988); L. Freire Costa, *op. cit.*

<sup>52</sup> J. Bernard, *Navires et Gens de mer à Bordeaux, 1400-1550* (Paris: SEVPEN, 1968), pp. 227-233; J. Boudriot, *Le Navire marchand. Ancien Régime. Étude historique et monographie* (Paris: l'Auteur, 1991), pp. 5-8.

Autant que les mesures, le matériau et la provenance d'un objet font régulièrement partie des préoccupations archéologiques et ce, d'une façon particulière quand il s'agit de l'étude du tonneau. Du XV<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle, la distance entre les lieux d'origine du bois et de la fabrication du fût ne cessa pas d'augmenter. Lequel de ces deux lieux constitue donc la provenance de l'objet? À Bordeaux, par exemple, le merrain utilisé dans la construction de fûts provenait du haut-pays au Moyen Âge, mais à l'époque moderne, un commerce international du bois de tonnellerie, largement entre les mains des Hollandais,<sup>53</sup> assura progressivement l'importation de douves de la péninsule armoricaine, des îles britanniques et des pays baltes.<sup>54</sup> Cet étalement spatial nécessita donc une division du travail entre les opérations forestières et urbaines et semble aussi avoir donné lieu à des décalages techniques. Par exemple, E. Marcil a noté que, lorsque le métier urbain fut mécanisé à Québec au XIX<sup>e</sup> siècle, l'impulsion vint des scieries installées dans les régions forestières.<sup>55</sup> Ainsi des lieux de l'origine du merrain et de la fabrication du fût se rapportent-ils non seulement à l'extension du commerce forestier, mais aussi, indirectement, au changement organisationnel et technique au sein des métiers de tonnellerie.

L'étude archéologique des techniques manuelles de tonnellerie a été balisée par L. Ross dans son rapport sur les premiers éléments de futaille rencontrés à Red Bay.<sup>56</sup> Quant aux techniques mécanisées, les fûts provenant du site de *La Belle*, fabriqués vers 1686, confirment déjà l'ajout de quelques machines à la chaîne technique de tonnellerie.<sup>57</sup> Or, l'avant-projet de cette mécanisation qui consistait en la division du travail manuel, aurait-il déjà été d'usage à l'époque des baleiniers basques? Pour répondre, il ne suffit pas de dresser un inventaire des techniques à travers les traces d'outillage,

---

<sup>53</sup> Les Hollandais cherchaient le bois dans les pays baltes et le sciaient à Zaanstrijk près d'Amsterdam. Ch. Huetz de Lemp, *op. cit.*, pp. 420-425 (n. 214). Sur les négociants, cf. F. Crouzet, dir., *Le Négoce international. XIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle* (Paris: Economica, 1989); P. Butel, *La croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle* (thèse de doctorat d'État, Sorbonne, Université de Paris I, 1973); R. Unger, *Dutch Shipbuilding before 1800* (Amsterdam: van Gorcum, 1978), p. 5; P. Butel, «Charles Fieffe, commissionnaire et armateur. Contribution à l'étude du négoce bordelais sous la Révolution et l'Empire» (thèse de doctorat, Université de Bordeaux, 1967), pp. 340-341.

<sup>54</sup> Le merrain venait du Bayonnais depuis le XIII<sup>e</sup> siècle et de la Charente au XVI<sup>e</sup> siècle; E. Goyheneche, *Bayonne et la région Bayonnaise du XII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle* (Salamanca: Universidad del País Vasco, 1990), pp. 253-258. Il arrivait du Sud de la Bretagne à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle; Ch. Huetz de Lemp, *op. cit.*, pp. 420-425 (n. 214).

<sup>55</sup> E. Marcil, «The Tools of the Quebec Cooper, 1684-1752,» *Tools and Trades* 1 (1983): 49-74, et particulièrement *Les tonneliers du Québec* (Ottawa: National Museum of Man, 1983).

<sup>56</sup> L. Ross, *op. cit.*

<sup>57</sup> Texas Historical Commission (College Station), collection *La Belle*.

mais il faut bien voir comment ces traces se regroupent selon la division du travail propre à la tonnellerie baleinière. On voit, par exemple, que les encyclopédistes du XVIII<sup>e</sup> siècle regroupaient les opérations de tonnellerie selon les lieux types: la première transformation du bois dans la forêt, la fabrication des fûts en ville, l'entonnaison des denrées (vin, poissons) sur les lieux de production et les opérations liées à la commercialisation (entretien, transport, jaugeage, contrôle) autour du port. Une problématique sur la tonnellerie met donc en relation l'espace et la division du travail, entre autre à travers les traces d'outillage, mais elle évoque aussi la question de la mobilité des artisans. J.-P. Sosson, dans une étude sur la corporation de tonneliers à Bruges entre 1350 et 1500, a constaté qu'à ce port le nombre de maîtres restait stable (de 90 à 100); de ce nombre, seulement une douzaine accaparait tous les offices corporatifs et embauchait la majorité des compagnons. Quant à ces derniers, leur nombre fluctuait d'une décennie à l'autre et Sosson en a conclu qu'ils formaient une réserve de main-d'œuvre, se détachant au besoin du corps de métier brugeois pour œuvrer ailleurs ou, peut-être, dans un métier allié.<sup>58</sup>

Cet image du jeune artisan mobile, s'étant acquitté de son apprentissage mais n'ayant pas encore accédé à la maîtrise, est reflétée dans une étude démographique au XVIII<sup>e</sup> siècle par J.-P. Poussou, qui a tracé la migration des tonneliers ruraux vers la ville de Bordeaux.<sup>59</sup> À la campagne ces artisans, comme les «laboureurs» (fermiers de vignoble), jouissaient d'une fortune et d'un statut élevés par rapport à leurs voisins ancrés dans l'agriculture de subsistance, grâce au commerce d'exportation de vins.<sup>60</sup> Leur fortune n'était toutefois pas acquise. Périodiquement, la surexploitation des terres pour la vigne faisait monter le prix du blé et d'autres denrées,<sup>61</sup> et le décalage qui en résultait entre les prix et les salaires précipitait nombre de tonneliers vers la ville.<sup>62</sup> À Bordeaux, leur savoir-faire faisait partie des «métiers libres», c'est-à-dire, des corps de métier sans statut corporatif. Mi artisans mi

---

<sup>58</sup> J.-P. Sosson, *op. cit.*

<sup>59</sup> J.-P. Poussou, *Bordeaux et le Sud-Ouest au XVIII<sup>e</sup> siècle. Croissance économique et attraction urbaine* (Paris: Jean Touzot, 1983), pp. 133-134 et 336.

<sup>60</sup> R. Pijassou, in Fr.-G. Pariset, avec la collaboration de P. Bécamps, Fr. Crouzet, L. Desgraves, R. Pijassou et J.-P. Poussou, *Bordeaux au XVIII<sup>e</sup> siècle* (Bordeaux: SEVPEN, 1968), p. 184.

<sup>61</sup> R. Pijassou, *op. cit.*, p. 155 ff.

<sup>62</sup> J.-P. Poussou, *op. cit.*, pp. 133-134 et 336; la plus forte migration de tonneliers à Bordeaux est concentrée dans les années 1747-48, 1769-73 et 1789. Cf. B. Gallinato, *Les corporations à Bordeaux à la fin de l'ancien régime* (Talence: Presses Universitaires de Bordeaux, 1992), p. 123 (voir aussi note 413).



marchands, selon B. Gallinato, les tonneliers faisaient preuve d'un esprit anti-corporatiste en participant activement au marché des capitaux et en se livrant à la concurrence entre eux.<sup>63</sup> Si leur cas est bien documenté pour le XVIII<sup>e</sup> siècle,<sup>64</sup> on en reconnaît les éléments déjà dans les années 1540, quand l'offre de service des tonneliers migrants trouva preneur sur le quai de Bordeaux auprès des capitaines allant à la pêche de Terre-Neuve.<sup>65</sup> Puisant au marché des capitaux, les pêcheurs empruntaient «à la grosse aventure» pour financer le voyage, à des taux d'intérêt inouïs allant jusqu'à 27 ou 30%.<sup>66</sup> Volontiers donc, la mouvance issue des arrière-pays aboutissait sur les grèves du Nouveau Monde, s'inscrivant dans l'engouement populaire pour la pêche terre-neuvienne qui déferlait sur les ports du Ponant au XVI<sup>e</sup> siècle.

Les cas des tonneliers baleiniers, mieux documenté que celui des simples marins, permet de s'interroger sur la signification sociale des stations de pêche au Labrador et de formuler des questions sur le peuplement de l'espace atlantique. Une telle perspective «intermédiaire», qui touche à la fois aux grands rouages du commerce maritime et à la minutie de la division du travail, promet de rendre plus cohérent et d'approfondir le sens de l'espace maritime évoqué par les barriques de Red Bay.

---

<sup>63</sup> B. Gallinato, *op. cit.*, pp. 281-289.

<sup>64</sup> B. Buda, «Le cadre de vie des Bordelais au 18<sup>e</sup> siècle à travers les inventaires après décès. L'exemple de la petite robe et des tonneliers entre 1690-1720 et 1764-1788» (mémoire de maîtrise, Université Michel-Montaigne, Bordeaux III, 1992).

<sup>65</sup> J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux, 1400-1550* (Paris: SEVPEN, 1968), pp. 227, 569-588, 812. Les tonneliers signent d'une marque personnelle schématisant un banc à tailler («bastringue»); M. Roborel de Climens, «Marques de besogne d'artisans. XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles», *Archives Historiques de la Gironde*, 33 (1896), pp. 470-483.

Recherches érudites sur les tonneliers à Bordeaux au XVI<sup>e</sup> siècle: M. de la S., «Les charpentiers et tonneliers de Bordeaux au XVI<sup>e</sup> siècle», *L'Intermédiaire des chercheurs et curieux* (20-30 juin 1923), col. 529; Martin, «Aperçu historique sur la barrique bordelaise», *Archives historiques de la Gironde*, 47 (1912), pp. 428-430; J. Barenes, «Le quartier Saint-Michel», *Revue philomathématique de Bordeaux et du Sud-Ouest* (1912).

<sup>66</sup> L. Turgeon, «Pour redécouvrir notre 16<sup>e</sup> siècle: les pêches à Terre-Neuve d'après les archives notariales de Bordeaux», *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 39, 4 (1986), pp. 523-549.

## Une hypothèse sur l'espace atlantique septentrional

Le concept d'un espace atlantique remonte au travail de H. Pirenne, médiéviste belge qui attribuait l'éveil économique de la Flandre au premier essor, au XII<sup>e</sup> siècle, de la navigation de Biscaye et d'Aquitaine. Cette route de vin et de laine permettait aux villes flamandes, productrices de textile, de s'élever en contrepois aux villes bancaires de Lombardie; à partir de ce moment, la façade atlantique commença à s'articuler en espace maritime distinct de la Méditerranée et des mers du Nord.<sup>67</sup>

D'autres historiens ont ensuite défriché l'histoire de l'Atlantique, dont deux médiévistes qui se sont intéressés aux «structures» de l'histoire maritime au Ponant. Il s'agit de J. Bernard et son travail *Navires et gens de mer à Bordeaux, 1400-1550*, paru en 1968, et de M. Mollat et *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique, IX<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle*, édité en 1983. Bernard oppose le Ponant à la Méditerranée de F. Braudel, en partant de l'observation que la haute saison de navigation des Atlantiques était l'hiver, saison où les Méditerranéens tiraient leurs navires de l'eau. Quelle audace que de structurer sa vie en prenant le large durant la plus inclément des saisons! Bernard montre comment le rythme de la navigation en Ponant était réglé par le temps des vendanges, des récoltes de blé et de pastel et par les étiages et crues des fleuves; bref, il décrit non seulement la navigation, mais aussi la «vie matérielle» séculaire du Ponant, sises toutes les deux dans un espace maritime précis.<sup>68</sup> Sur cette toile de fond s'insurgèrent, entre 1510 et 1520, les premiers terre-neuvas qui annoncent, selon Bernard, le début d'une autre ère de l'histoire de Bordeaux et la mer.

M. Mollat, quant à lui, esquisse d'abord le cadre géographique ponantais où, vers le IX<sup>e</sup> siècle, apparut le début d'une histoire maritime: la prise de possession des côtes «inhospitalières» par une seigneurie intéressée à l'exploitation des basse-terres inondables et à la pêche côtière. Quand le commerce se mit à défilier devant ses côtes, la seigneurie accapara le droit d'épaves, tandis que les ducs de Bretagne, plus éclairés, organisèrent le pilotage des convois de vin. C'est alors que les corporations maritimes virent le jour: les guildes marchandes de Calais et de Mardyk, la *Societas Navium* de Bayonne, les *cofradías* des ports basques et asturiens. En combles de l'édifice coutumier

---

<sup>67</sup> H. Pirenne, *Les villes du Moyen Âge* (Paris: Presses universitaires françaises, 1971), pp. 59-78.

<sup>68</sup> J. Bernard, *op. cit.* (1968), pp. 397-411.

des gens de mer venaient les *Rôles d'Oléron*, codex de jugements en cour maritime compilé au XIF siècle et régissant le grand cabotage du vin d'Aquitaine aux pays de la Manche. Cette route, voyage de trois mois aller-retour dans des conditions hivernales, nécessitait une virtuosité technique et une sûreté financière. Le cabotage se conjugua vers 1400 à une pêche capitaliste telle que la Méditerranée n'en avait jamais vue,<sup>69</sup> lorsque les harenguiers de Yarmouth et de Dieppe s'associèrent à un «hôte», un marchand du lieu, qui acceptait de financer et d'équiper l'expédition et d'en commercialiser la prise au prix du tiers des poissons. La formule se répandit bientôt aux ports atlantiques et sous-tendit l'extension fulgurante de la pêche océane. Ainsi, Mollat met en place les deux souches de l'histoire atlantique: l'habilité au long cours, et la structure capitaliste de la pêche. De leur union naquit la route de Terre-Neuve qui signifiait, toujours selon Mollat, la rupture entre les temps médiéval et moderne, entre les espaces ponantais et atlantique. Enfin, s'inscrivant au modèle de l'école des *Annales*, Mollat donne un aperçu de la mentalité des gens de mer en Atlantique, «affranchis, mais traditionnels».<sup>70</sup>

Le sens de la rupture entre un Ponant médiéval et un Atlantique moderne se dégage aussi des recherches sur la pêche terre-neuvienne. Alors que les médiévistes ont élaboré une histoire Nord-Sud, les seiziémistes ont tracé des liens Est-Ouest<sup>71</sup> en privilégiant l'étude des archives d'un seul port ou d'une seule région.<sup>72</sup> Ainsi ont mené leurs recherches L. Turgeon dans les minutes notariales de

---

<sup>69</sup> Braudel met en synthèse la pauvreté comme «source vivrière» de la Méditerranée dans «La mer», F. Braudel, dir., *La Méditerranée. L'espace et l'histoire* (Paris: Flammarion, 1985), pp. 48-54. Les *Rôles d'Oléron* sont publiés dans Jourdain, Decrusy et M. Isambert, *op. cit.*, vol. 1, p. 322 ff.

<sup>70</sup> M. Mollat, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique, LX<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle* (Paris: Hachette, 1983).

<sup>71</sup> À titre d'exception, voir H. Innis, «The rise and fall of the Spanish fishery in Newfoundland», *Royal Society of Canada, Proceedings and Transactions*, 3<sup>e</sup> série, 25, 11 (1931), pp. 51-70; Ch. de la Morandière, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, 3 tomes (Paris: 1962-1966); L. Freire Costa, *op. cit.*

<sup>72</sup> Cette approche provient notamment des études de M. Mollat, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge* (Paris: Plon, 1952) et *Comptabilité du port de Dieppe au XV<sup>e</sup> siècle* (Paris: SEVPEN, 1951); J. Tanguy, *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle* (Paris: Armand Colin, 1956); E. Trocmé et M. Delafosse, *Le commerce Rochelais de la fin de XV<sup>e</sup> siècle au début du XVI<sup>e</sup>* (Paris: Armand Colin, 1952).

Bordeaux<sup>73</sup> et S. Barkham<sup>74</sup> et J.-P. Proulx<sup>75</sup> dans les fonds relatifs à la côte basque regroupés à Oñati (notariaux), à Burgos (assurances maritimes), à Tolosa et à Valladolid (judiciaires). En définissant leur champ d'étude comme celui des pêches «basques» à Terre-Neuve, ces chercheurs semblent entériner l'hypothèse de la caducité des structures du Ponant médiéval.

### Le concept d'espace maritime

Depuis la parution du premier ouvrage de Fernand Braudel en 1949, le concept d'espace maritime revient comme un leitmotiv dans l'historiographie française. Braudel, directeur des *Annales ESC*, a choisi comme projet de carrière l'élaboration du concept d'espace méditerranéen, à l'aide d'une méthode qui combinait la perspective temporelle propre à la discipline d'histoire à l'approche structuraliste développé par des sociologues. Braudel a élaboré sa vision de l'histoire dans deux ouvrages principaux: sa thèse, *La Méditerranée à l'époque de Philippe II*, commencée vers 1929,

---

<sup>73</sup> L. Turgeon, «Pêcheurs basques et Indiens des côtes du Saint-Laurent au XVI<sup>e</sup> siècle. Perspectives de recherches», *Études canadiennes*, 13 (1982), pp. 9-14; «Pour découvrir notre 16<sup>e</sup> siècle. Les pêches à Terre-Neuve d'après les archives notariales de Bordeaux», *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 39, 4 (1986), pp. 523-549; «Pêcheurs basques du Labourd dans le golfe et l'estuaire du Saint-Laurent au XVI<sup>e</sup> siècle», *L'Aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve* (Paris: Éditions du CTHS, 1995), pp. 213-234.

<sup>74</sup> S. Barkham, «Los Vascos y las pescerías transatlánticas, 1517-1713», *Itsasoa 3. Los Vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII* (San Sebastián: ETOR, 1988), pp. 26-164. Cf. «Building material for Canada, in 1566», *Bulletin of the Association for Preservation Technology*, 5, 4 (1973), pp. 93-94; «Two documents written in Labrador, 1572 and 1577», *Canadian Historical Review*, 57, 2 (1976), pp. 235-238; «The identification of Labrador ports in Spanish 16th century documents», *Canadian Cartographer*, 14, 1 (1977), pp. 574-581; «Guipuzcoan shipping in 1571 with particular reference to the decline of the transatlantic fishing industry», in W.A. Douglas, dir., *Anglo-American contributions to Basque studies: Essays in honor of Jon Bilbao* (Reno: Desert Research Institute, 1977), pp. 73-81; «Burgos insurance for Basque ships: maritime policies from Spain, 1547-1592», *Archivaria*, 11 (1980-1981), pp. 87-99; «Documentary evidence for 16th century Basque whaling ships in the Strait of Belle Isle», in G. Storey, dir., *Early European settlement and exploitation in Atlantic Canada* (Saint-Jean: Memorial University of Newfoundland, 1982), pp. 53-89; «Aperçu de l'évolution de la pêche sur les côtes de l'Est canadien», *L'Aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve* (Paris: Éditions du CTHS, 1995), pp. 173-180.

<sup>75</sup> J.-P. Proulx, *La pêche à la baleine dans l'Atlantique Nord jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle* (Ottawa: Parcs Canada, 1986); *Les Basques et la pêche de la baleine au Labrador au XVI<sup>e</sup> siècle* (Ottawa: Parcs Canada, 1993); *La pêche à la baleine des Basques au Labrador par les textes, 1550-1600* (rapport inédit, 240 pp., Ottawa: Parcs Canada, 1995); *La Basques et la pêche à la baleine au Labrador au XVI<sup>e</sup> siècle. Baliak! Baliak!* (rapport inédit, 132 pp., Ottawa: Parcs Canada, 1995).

publiée en 1949, revue et corrigée en 1966;<sup>76</sup> et *Civilisation matérielle, Économie et Capitalisme du XV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, dont le premier volume a paru en 1967 et les deux derniers en 1979, qui se voulait le projet global d'un historien alors au sommet de sa carrière. Dans *La Méditerranée* est présenté le concept d'espace, en l'occurrence maritime, et sont mis en relation trois «paliers» analytiques appelés les faits de longue, moyenne et courte durées.<sup>77</sup> Selon la hiérarchie d'une histoire «structurelle», plus les faits sont de longue durée, plus ils sont aptes à structurer l'histoire de l'espace ponantais médiéval.<sup>78</sup>

Par les faits de longue durée du premier «palier», Braudel entendait les faits géographiques, les principales constructions humaines (villes et routes), le travail annuel autour des récoltes ainsi que l'échange des denrées et d'autres matières de base. Ces faits peu changeants, «à la limite de l'immobile et du mouvant», constituèrent «les oscillations les plus lentes que connaisse l'histoire», mesurées en termes de siècles. Initialement nommé «temps géographique», ce palier s'appellera plus tard aussi «histoire structurelle».<sup>79</sup>

Le deuxième «palier» est constitué de la conquête de l'espace maritime mesurée en fonction du temps et du mode de voyage, de la croissance démographique par rapport aux fluctuations des prix, et de l'écart de richesse se creusant entre les marchands et les seigneurs, d'une part, et les ouvriers et les paysans, de l'autre. Ces faits de durée moyenne se mesurent par «des dizaines, des vingtaines, voire des cinquantaines» d'années. Braudel nomme ce palier d'histoire la «conjoncture» économique ou l'«histoire sociale», c'est-à-dire l'histoire «des groupes et des groupements».

La courte durée recouvre la politique, la guerre et les institutions d'État, toutes d'une «légèreté» historique et d'une durée momentanée. Nommé «temps individuel» ou «histoire événementielle» par Braudel, ce troisième palier a été représenté par d'autres historiens comme le

---

<sup>76</sup> Voir G. Bourdé et H. Martin, *Les écoles historiques* (Paris: Seuil, 1983, édition de 1997), et de J. Rancière, *Les mots de l'histoire. Essai de poétique du savoir* (Paris: Seuil, 1992).

<sup>77</sup> F. Braudel, «La longue durée», *Annales ESC*, 4 (1958), pp. 725-753 et in *Écrits sur l'Histoire* (Paris: Flammarion, 1962), pp. 41-83.

<sup>78</sup> Les citations sont tirées de F. Braudel, *La Méditerranée à l'époque de Philippe II* (1949; Paris: Armand Colin, 1990), pp. 13-14, «Préface de la première édition».

<sup>79</sup> F. Braudel, *Écrits sur l'histoire, op. cit.*, p. 112; cf. G. Bourdé et H. Martin, *op. cit.*, p. 234.

«vécu-perçu» individuel<sup>80</sup> ou un «théâtre grec» se mouvant sur le fond structurel des durées longue et moyenne.<sup>81</sup>

Par la «décomposition de l'histoire en plans étagés», Braudel pouvait donc rendre compte de l'«architecture» de l'histoire et sa vision, surtout en ce qui concerne la longue durée, connut un franc succès. Toutefois, comme appareil pour analyser le changement historique, l'approche «structurelle» manquait quelque peu d'outils et ainsi, pour étudier les phénomènes de moyenne et de courte durée dans *Civilisation matérielle*, Braudel a eu recours à d'autres concepts opératoires. Tout en préservant sa division tripartite, il attribuait de nouvelles caractéristiques à chaque palier. Les faits de longue durée étaient conceptualisés selon l'idée de «vie matérielle» qui englobait le travail et ce que nous appelons aujourd'hui la culture matérielle: les espaces, les constructions, les instruments, la matière à transformer. Au deuxième palier, celui de la conjoncture, Braudel plaçait l'histoire «économique»: les fluctuations des prix, les cycles économiques. Enfin, au troisième palier, il situait le «capitalisme» qui, en s'opposant à la «vie matérielle», produisait le changement historique et ce, à un rythme accru depuis le XV<sup>e</sup> siècle.

L'espace méditerranéen servait donc de champ d'étude pour élaborer une vision originale de l'histoire, vision qui pourtant évoluait. Braudel expérimentait constamment avec les descriptifs (tableau 1.1), mais sa conception du premier palier n'a pas changé alors que le troisième palier, décrit péremptoirement comme l'histoire «événementielle» dans *La Méditerranée*, a été développé dans *Civilisation matérielle* en véritable contrepartie du premier. On découvre, dans la définition et la mise en opposition tardives de «vie matérielle» et de «capitalisme», l'affleurement d'une dialectique marxienne chez Braudel qui,<sup>82</sup> comme de fait, n'a jamais su conceptualiser le palier intermédiaire à un tel degré d'abstraction. Selon cette vision, Braudel structurait l'histoire de l'espace méditerranéen, la fondant, au premier palier, sur les faits géographiques: la mer au centre, un climat typique, les arrière-pays tributaires de la mer. Son histoire «matérielle» s'est appuyée aussi sur les principales constructions humaines - les villes portuaires, les navires - et enfin sur les cycles répétitifs

---

<sup>80</sup> G. Bourdé et H. Martin, *op. cit.*, p. 313.

<sup>81</sup> J. Rancière, *op. cit.*, p. 106.

<sup>82</sup> Cf. G. Bourdé et H. Martin, *op. cit.*, pp. 307-317.

de la vie matérielle: les récoltes, les pêches, les héritages. Au deuxième palier se situaient la conquête de l'espace par des navires marchands - les temps de traversée, les chargements - mais aussi les faits économiques et sociaux reliés: la fluctuation des prix décennaux qui devenait une façon de suivre la conjoncture économique et la progression des écarts de fortune. L'«aube» de la Méditerranée historique était l'époque des Phéniciens (VIII<sup>e</sup> siècle av. J.-C.) dont la navigation unifiait l'espace et donnait une dynamique à sa géographie et à sa vie matérielle déjà typiques. Au troisième palier, l'alignement des forces politiques et l'avancée du capitalisme donnaient un sens aux événements marquants: la bataille de Lépante, la mort de Philippe II *et cetera*. Sous la plume de Braudel, l'espace maritime est devenu un protagoniste historique doté d'une plus grande force que les empires, les royaumes et les États qui en occupèrent à tour de rôle le littoral; et grâce à elle, le concept d'espace maritime demeure à toutes fins pratiques inséparable d'une conception «structuraliste» de l'histoire.

<b>Tableau 1.1. Descriptifs structurels-temporels employés par F. Braudel, 1946 à 1979</b>			
<b>Ouvrage</b>	<b>Temps long</b>	<b>Temps moyen</b>	<b>Temps court</b>
<i>Méditerranée</i> , 1946	- histoire quasi immobile - temps géographique	- histoire lentement rythmée - temps social	- histoire traditionnelle - temps individuel
<i>Annales</i> , 1958	- longue durée (siècles)	- conjoncture (dizaines à cinquantaines d'années)	- histoire événementielle (instantanée)
<i>Annales</i> , 1958	- histoire structurelle - longue durée - à la limite du mouvant et de l'immobile	- hist. conjoncturelle - rythme plus long et plus lent - vie matérielle ( <i>sic</i> ) - cycles économiques	- hist. événementielle - s'inscrit dans le temps court - la micro-histoire
<i>CMEC</i> , I, 1967	- vie ou civilisation matérielle	- vie économique	- capitalisme (1400-1800)
	- vie matérielle «mêlée à une vie économique»		
<i>Afterthoughts</i> , 1976	- histoire massive et structurelle - vie matérielle	- histoire conjoncturelle - vie économique	- histoire des grands événements - capitalisme
<i>CMEC</i> , 1979	- vie ou civilisation matérielle	- économie	- capitalisme
	- structures de la vie quotidienne	- le change, les marchés	

Contrairement à J. Bernard et M. Mollat, tous deux médiévistes dans l'âme, Braudel voyait la continuité entre les structures de la Méditerranée et la navigation transatlantique au XVI<sup>e</sup> siècle:

Avec le VIII<sup>e</sup> siècle, le Proche-Orient connaît une nouvelle prospérité.... Grâce à ces ports, à ces cités, à leur navires et à leurs marins, va s'accomplir une véritable conquête de la Méditerranée occidentale. Cette colonisation achevée, la Méditerranée de l'histoire s'étendra sans hiatus du Levant aux Colonnes d'Hercule. On a comparé ce mouvement en direction de l'ouest, à partir du VIII<sup>e</sup> siècle avant l'ère chrétienne, à la colonisation du continent américain à partir de l'Europe, après 1492.<sup>83</sup>

Cette idée de continuité a amené P. Chaunu, dans son étude monumentale sur la route des Indes au XVI<sup>e</sup> et au XVII<sup>e</sup> siècles, à parler d'«Atlantique espagnol» et à voir ce nouvel espace comme l'extension naturelle de la Méditerranée.<sup>84</sup> Il nous semble que la même idée de continuité mérite d'être approfondie en Atlantique septentrional, dans le sens braudélien où la construction de cet espace au XVI<sup>e</sup> siècle ne fut que l'élargissement du Ponant médiéval.

### La méthode braudélienne et l'archéologie

L'influence de l'approche de Braudel sur les pratiques de l'histoire fut immédiate et considérable; cependant, la réception de ses idées par la discipline archéologique, discipline pourtant vouée à l'histoire matérielle, s'est avérée plus lente. Remarquons d'ailleurs que l'appel de M. Bloch, l'un des fondateurs des *Annales*, pour une **histoire interdisciplinaire** qui saurait s'alimenter non seulement aux sources écrites, mais aussi aux «documents archéologiques»,<sup>85</sup> a été peut-être moins relevé en France même<sup>86</sup> qu'en Amérique du Nord où l'archéologie historique s'est dotée d'une théorie importante et nuancée. Dans les années 1990 toutefois, les convergences entre le legs intellectuel

---

<sup>83</sup> F. Braudel, dir., *La Méditerranée. L'espace et l'histoire* (Paris: Flammarion, 1985), p. 104.

<sup>84</sup> P. Chaunu, *Séville et l'Amérique aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles* (Paris: Flammarion, 1977), p. 249; P. Butel aussi appelle la route des Indes l'«Atlantique espagnol» ou l'«Atlantique des Ibériques», et le triangle délimité par les piliers d'Hercules, les Açores et les Canaries, la «Méditerranée atlantique»; *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours* (Paris: Perrin, 1997), p. 75.

<sup>85</sup> M. Bloch, *Apologie pour l'Histoire ou Métier d'historien* (7<sup>e</sup> éd., Paris: Armand Colin, 1974), pp. 56-66.

<sup>86</sup> A. Schnapp, «Archéologie», in F. Bédarida, dir., *L'Histoire et le métier d'histoire en France, 1945-1995* (Paris: Éditions de la Maison des Sciences, 1995), pp. 255-269. L'appauvrissement du sens d'«archéologie» a fini par la réduction du mot à une figure de style sous la plume de M. Foucault. Sur mille titres dans la bibliographie de B. Trigger, *A history of archaeological thought* (Cambridge: University of Cambridge Press, 1989), seulement 5 sont en français après 1945.



braudélien et la «nouvelle archéologie» se sont multipliées et notre étude, fondée à la fois sur les écrits et sur les objets, en tire largement profit, entre autres en ce qui concerne les aspects analogiques de la pensée de Braudel et de certains archéologues, dont notamment Lewis Binford.

L'aspect de la méthode braudélienne le plus connu consistait à varier l'échelle temporelle du regard posé sur un sujet et à fonder ainsi trois registres complémentaires de pensée. Ces échelles comportaient une hiérarchie explicite qui a d'ailleurs conduit à un certain déterminisme: plus l'échelle de regard était large, plus elle était abstraite et plus elle structurait les faits visibles aux échelles moins larges. Mais cette méthode permettait aussi de déceler des faits propres à chaque échelle. En ajustant sa « focale »<sup>87</sup> d'une échelle à l'autre, Braudel a pu dégager les éléments d'une histoire dialectique.<sup>88</sup> Cette ambiguïté interprétative entre le déterminisme et la dialectique reste l'un des aspects insaisissables de la pensée braudélienne. Quoi qu'il en soit, le fond de sa méthode demeurait la conceptualisation d'échelles temporelles qui a permis désormais aux de camper les faits «structurels» dans la durée longue et ceux du «vécu-perçu» dans la durée courte. Ainsi, Braudel énonçait les structures historiques de la «vie matérielle» dans *La Méditerranée* et passait ensuite, dans *Civilisation matérielle*, au traitement du «capitalisme» qu'il situait dans la courte durée.<sup>89</sup> L'échelle intermédiaire, à la rencontre du «vécu-perçu» et du «structurel», reste au demeurant une zone de discours scientifique et de réflexion philosophique.

La structure tripartite de la méthode braudélienne avait un reflet certain dans la méthode prônée par l'influent archéologue américain L. Binford, préhistorien qui s'inscrivait dans la tradition de l'archéologie anthropologique. Lors de ses séminaires universitaires, Binford a décelé un certain écart épistémologique entre l'analyse des vestiges archéologiques et les grandes théories

---

<sup>87</sup> J. Revel, «Micro-analyse et construction du social», in J. Revel, dir., *Jeu d'échelles* (Paris: Gallimard, 1996), pp. 15-36, spéc. p. 19: «Faire varier la focale de l'objectif...»; cf. G. Levi, *Le Pouvoir au village. Histoire d'un exorciste dans le Piémont du XVII<sup>e</sup> siècle* (Paris: Gallimard, 1989).

<sup>88</sup> R. Fletcher, «Time perspectivism, *Annales*, and the potential of archaeology», in A.B. Knapp, *Archaeology, Annales, and Ethnohistory* (Cambridge: Cambridge University Press, 1992), pp. 35-49.

<sup>89</sup> F. Braudel, «Extrait de la préface de *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*», in *Écrits sur l'histoire* (Paris: Flammarion, 1969), pp. 11-14.

philosophiques qui existaient sur l'histoire culturelle.<sup>90</sup> Ainsi, à plusieurs reprises entre 1977 et 1983, il a énoncé la nécessité de développer ce qu'il appelait un corpus théorique intermédiaire (*middle-range theory*) qui permettrait d'étayer des données archéologiques à de grandes théories généralisatrices. Il s'agissait de bâtir une base théorique à partir d'enquêtes ethnographiques visant à identifier, dans des sociétés primitives mais toujours vivantes, des processus sociaux laissant des vestiges similaires à ce qu'on observait en archéologie. Ces «pierres de Rosette»<sup>91</sup> permettraient donc de comprendre certains aspects précis des sociétés nous ayant légué des vestiges archéologiques.

Cet élément de l'œuvre binfordienne a été synthétisé par B. Trigger dans sa discussion sur les trois niveaux théoriques de la discipline archéologique.<sup>92</sup> En formalisant des échelles théoriques selon leur niveau d'abstraction, du plus concret au plus abstrait, Trigger réservait le premier niveau à l'analyse élémentaire des vestiges observables (*low-level theory*), le deuxième niveau, où Binford avait cherché ses «pierres de Rosette», à un discours intermédiaire (*middle-level theory*) et le plus haut niveau d'abstraction aux hypothèses avancées sur l'histoire humaine, comme la philosophie marxienne, par exemple (*high-level theory*). Selon la hiérarchie de Trigger, un concept comme l'espace maritime se situerait à ce niveau théorique le plus abstrait alors qu'au premier niveau, le plus concret, se trouveraient des analyses concernant la datation, la provenance, la typologie, la sériation, la distribution, l'archéométrie, *et cetera*. Trigger considérait que ces deux éléments, l'analyse des vestiges et leur inscription dans une grande théorie transdisciplinaire, balisaient un discours intermédiaire (*middle-level theory*) qui était propre à la discipline archéologique. Suivant la démarche proposée par Binford, Trigger suggérait donc de se rattacher d'abord aux registres abstrait et concret, en vue de déboucher sur un registre d'abstraction intermédiaire qui pourrait s'étayer à des données non archéologiques. Dans cette thèse, nous chercherons à mettre en parallèle les trois niveaux d'abstraction conceptualisés par Binford et les trois échelles de regard braudéliennes dont la plus large et la plus rapprochée balisent les débats interprétatifs de l'échelle intermédiaire.

---

<sup>90</sup> L. Binford trace la genèse de cette idée à 1972-1973 à l'université du Nouveau-Mexique; *Working at Archaeology* (New York: Academic Press, 1983), pp. 18-19. Il s'explique, «My idea of middle-range research is ot so much concerned with levels of abstraction as with the tactics of both theory generation and testing using different types of data and serving different ends in research.»

<sup>91</sup> L. Binford, *Working at Archaeology*, *op. cit.*, pp. 49, 415-416.

<sup>92</sup> B. Trigger, *A history of archaeological thought* (Cambridge: University of Cambridge Press, 1989), pp. 361-366, citant des passages dans L. Binford, *For Theory Building in Archaeology* (New York: Academic Press, 1977).

Cette démarche s'inscrit dans une longue tradition qui cherche à faire converger les approches historiques et archéologiques. Un historique rapide montre que l'approche structuraliste de la culture matérielle, inspirée entre autres par Braudel lui-même, s'est développée dans les universités du nord-est américain dans les années 1970. En 1972 paraissait en anglais le premier volume de *Civilisation matérielle* et, en 1976, Braudel lui-même était invité à Baltimore par l'Université Johns-Hopkins pour prononcer une série de conférences dont les textes furent aussitôt édités.<sup>93</sup> Ces contacts transatlantiques survenaient à l'heure de la mise en chantier, aux États-Unis, de l'étude de la culture matérielle. En 1973 paraissait l'ouvrage de H. Glassie, *Folk housing in Middle Virginia*, suivi en 1977 par celui de J. Deetz, *In small things forgotten*.<sup>94</sup> Ce dernier non seulement décelait dans la culture matérielle de la Nouvelle Angleterre coloniale un changement dans le tissu de la «vie matérielle» alors considéré si durable par Braudel, mais il détectait même les structures de ce changement.<sup>95</sup> Récemment, plusieurs archéologues ont renoué avec les idées de Braudel, d'abord avec son concept d'échelles temporelles, mais aussi avec le rapport qu'il établissait entre le capitalisme, l'espace et la culture matérielle; les travaux récents de A. Knapp, Ch. Orser et M. Johnson qui puisent habilement aux sources écrites et matérielles, s'inscrivent avec bonheur dans l'une histoire pluridisciplinaire telle qu'elle avait été envisagée il y a plus d'un demi-siècle par les fondateurs de l'école des *Annales*.<sup>96</sup>

Dans le cas de l'épave de Red Bay, la temporalité particulière du site empêche toutefois de déployer tout le «jeu d'échelles»<sup>97</sup> temporelles préconisé par Braudel. Le caractère instantané du naufrage ne permet pas de déceler beaucoup de faits de moyenne et de longue durée dans les

---

<sup>93</sup> F. Braudel, *Capitalism and Material Life, 1400-1800* (New York: 1972); O. Ranum, «Foreword» in F. Braudel, *Afterthoughts on Material Civilization and Capitalism* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1977), pp. ix-x: «In the years following the first appearance of Braudel's *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* in 1949, the library copy at Hopkins grew ragged from use - and all this before the appearance of a second edition in 1966, [and] the English translation in 1972...»

<sup>94</sup> H. Glassie, *Folk housing in Middle Virginia: a structural analysis of historic artifacts* (Knoxville: University of Tennessee Press, 1975); J. Deetz, *In small things forgotten: the archaeology of early American life* (New York: Anchor, 1977).

<sup>95</sup> Depuis les années 1980, ces ouvrages fondateurs ont donné lieu à un fond critique en archéologie, constitué notamment autour des travaux de M. Schiffer, *op. cit.* Cf. I. Hodder, *Symbolic and Structural Archaeology* (Cambridge: Cambridge University Press, 1982) et M. Leone, P. Potter, dirs., *The recovery of meaning. Historical archaeology in the eastern United States* (Washington: Smithsonian Institution Press, 1988).

<sup>96</sup> Cf. A.B. Knapp, *op. cit.*; C. Orser, *A Historical Archaeology of the Modern World* (New York: Plenum, 1996); M. Johnson, *An Archaeology of Capitalism* (Oxford: Blackwell, 1996).

<sup>97</sup> L'expression n'est pas la nôtre: cf. J. Revel, *Jeu d'échelles, op.cit.*

vestiges.<sup>98</sup> Cette relative pauvreté des indices temporels nous a contraint à aborder l'espace-temps des barriques de Red Bay d'un point de vue spatial et à concevoir une méthode consistant à varier l'échelle spatiale du regard d'une manière analogue à la méthode braudélienne. Ainsi, nous avons retenu trois échelles de regard: l'échelle «micro», qui révèle des faits propres à l'atelier de tonnelier, l'échelle «intermédiaire», où apparaissent les tonneliers baleiniers du port de Bordeaux et l'échelle «macro», qui met en scène les articulations majeures de l'espace atlantique septentrional.

Grâce à cette méthode, l'espace demeure toujours au centre de notre démarche, mais la temporalité de nos objets n'est pas pour autant écartée. Nous avons placé l'an 1565, la date du naufrage, au cœur de notre démarche; nos recherches autour de l'«horizon» de 1565 constituent ainsi un point de repère dans un siècle où l'histoire des pêches présente encore si peu de relief. Cette année imposée par l'archéologie a permis en outre de mieux choisir nos sources textuelles; il s'agissait de dépouiller un fonds archivistique issu du même contexte historique que les barriques. Ainsi, nous avons pu privilégier un dépouillement exhaustif des registres pour l'année 1565 dans le très volumineux fonds notarial de Bordeaux. Le principe d'exhaustivité était indispensable si l'on veut comparer la base de données archivistiques à celle qu'ont générée les fouilles archéologiques. Non seulement l'exhaustivité est-elle nécessaire pour la répartition des données en groupes proportionnels, mais elle permet aussi de débusquer le mot ou l'objet rare qui sera peut-être aussi révélateur que l'indice faisant la règle. Ce principe risque aussi en soi d'apporter des perspectives nouvelles. En effet, l'exhaustivité a rarement été privilégiée dans les recherches à Bordeaux sur la pêche transatlantique car, face au volume du fonds, la sélection des notaires et l'étude de la seule haute saison d'activité halieutique s'imposent comme stratégie de collecte de données quand il s'agit d'établir les contours chronologiques de la pêche.<sup>99</sup> Le dépouillement complet d'une année permet en revanche d'approfondir considérablement le contexte de notre sujet, de fonder plusieurs registres

---

<sup>98</sup> Ce caractère rappelle le débat de L. Binford et M. Schiffer sur la nécessité de comprendre les transformations conduisant à la création des vestiges archéologiques. Le terme «*Pompeii premise*» fut utilisé pour critiquer une tendance aperçue à voir des vestiges comme le tableau d'une société vivante appréhendée au moment de son extinction, comme c'est le cas à Pompéï (et à Red Bay). R. Ascher, «*Analogy in archaeological interpretation*», *Southwest Journal of Anthropology*, 17 (1961), pp. 317-325; L. Binford, «*Behavioral archaeology and the "Pompeii premise"*», *Journal of Anthropological Research*, 37 (1981), pp. 195-208; M. Schiffer, *Behavioral Archaeology* (New York: Academic Press, 1976), pp. 12-13 et «*Is there a "Pompeii premise" in archaeology?*», *Journal of Anthropological Archaeology*, 41 (1985), pp. 18-41; cf. M. Smith, «*Braudel's temporal rhythms and chronology theory in archaeology*» in A.B. Knapp, *op. cit.*, pp. 23-34.

<sup>99</sup> L. Turgeon, «*Pour redécouvrir notre 16<sup>e</sup> siècle...*», *op. cit.*

de compréhension et d'explorer la limite entre les structures de la pêche et l'expérience individuelle des artisans et des pêcheurs.

### **La structure tripartite de la thèse**

Les trois échelles de regard sur l'espace des barriques de Red Bay ont également dicté à cette thèse son organisation, qui suit l'ordre conceptuel prôné par L. Binford. Dans un regard à l'échelle «océan», nous traiterons d'abord des hypothèses générales portant sur la construction de l'espace atlantique septentrional et sur la relation entre l'espace et le capitalisme maritime. Puis, à l'échelle «atelier», nous présenterons nos observations sur le travail et la vie matérielle des tonneliers baleiniers. Enfin, nous explorerons le territoire mitoyen entre l'espace des armateurs et celui des artisans où apparaît, à l'échelle intermédiaire du «port», le réseau de tonneliers baleiniers à Bordeaux.

Dans la première partie de cette thèse, nous laisserons l'itinéraire des barriques de Red Bay dessiner l'espace océan qui leur était propre. Nous exposerons aussi des aspects du capitalisme maritime qui menèrent à la création de l'Atlantique septentrional au XVI<sup>e</sup> siècle. Notre lecture de la relation entre le capitalisme et la construction de nouveaux espaces suivra, entre autres, la conceptualisation de l'historienne I. Spry, qui identifiait trois phases progressives: la phase primitive, où la société humaine s'intégrait à l'environnement naturel; la phase d'accès libre, où l'on s'appropriait des ressources à qui mieux mieux; et la phase privée, où les terres, les eaux et la faune n'existaient plus qu'en biens appropriés.<sup>100</sup> Ce concept nous permet de situer la pêche baleinière, qui correspond à la phase d'accès libre, dans une chronologie historique et dans un contexte dynamique articulé autour des rapports entre l'espace et le capitalisme maritime.

---

<sup>100</sup> I. Spry, «The tragedy of the loss of the commons in western Canada», in I. Getty et A. Lussier, dirs., *As long as the sun shines and the water flows* (Vancouver: University of British Columbia Press, 1983), pp. 203-228.

C'est dans ce contexte que nous explorerons aussi la **temporalité** des barriques, qui s'avère un élément essentiel pour comprendre la construction de l'espace océan.<sup>101</sup> Le capitalisme et l'espace s'articulent autour de la notion du temps annuel, ou de l'année, qui se construit selon V. Valeri à partir du rythme saisonnier des travaux, ponctué à chaque fin d'exercice par un bilan et un nouveau départ.<sup>102</sup> Au XVI<sup>e</sup> siècle à Bordeaux, chaque métier clôturait son calendrier à une date différente; pour les laboureurs agricoles, c'était à la Saint-Michel, le 29 septembre, quand les rentes arrivaient à terme; pour les tonneliers vinaires, la fête patronale était la Saint-Jean, le 24 juin, avant la saison estivale achalandée. Quant aux notaires commerciaux, jusqu'en 1565, leur année se terminait à Pâques,<sup>103</sup> alors que les assureurs maritimes de Burgos, très sollicités par la marine marchande espagnole, fermaient leurs livres au 1<sup>er</sup> mai, à *la feria de Mayo*, la foire de mai.<sup>104</sup>

D'apparence banale, ces dates butoirs constituaient néanmoins une limite à l'extension de l'espace atlantique; inversement, tout fusionnement de temps annuels différents signifiait une étape vers la cohésion de l'espace. Par exemple, l'armateur contraint à clore ses affaires à Pâques limitait le rayon géographique de ses activités commerciales selon la nécessité de faire revenir ses navires au port d'attache à la fin de l'année. Si ses obligations envers un tonnelier ou un laboureur chevauchaient deux exercices financiers en raison du décalage des années, il était obligé de trouver des crédits supplémentaires. Le cycle d'usage des barriques de Red Bay s'intégrait à la rotation annuelle qui caractérisait la navigation transatlantique, rotation qui était rigoureusement planifiée et rarement outrepassée au XVI<sup>e</sup> siècle.<sup>105</sup> À cette époque, l'hivernage sur les lieux de pêche demeurait strictement hors la règle et les rares tentatives pour en déroger attiraient la foudre meurtrière des concurrents.

---

<sup>101</sup> L. Lundmark, se servant de l'exemple des «durées» de Braudel, a remarqué que la pensée historique se structure autour des temporalités multiples qui contrastent avec le temps absolu. Ces contrastes furent explorés déjà au XVII<sup>e</sup> siècle par I. Newton et la notion de temporalités divergentes remonte à l'Antiquité. L. Lundmark, «The historian's time», *Time and Society*, 2, 1 (1993), pp. 61-74; cf. M. Bloch, *op. cit.*, pp. 36-37, I. Hodder, *op. cit.*, p. 7 ff., et C. Gosden, *Social Being and Time* (Oxford: Blackwell, 1994), pp. 49-51.

<sup>102</sup> V. Valeri, «Les formes temporelles de la société. Temps chronologique et temps subjectif, temps mythique et temps historique chez les Huauulu (Indonésie orientale)», in F. Piron et D. Arsenault, dirs., *Constructions sociales du temps* (Québec: Septentrion, 1996), pp. 105-129.

<sup>103</sup> À compter de 1566, l'année notariale à Bordeaux se terminait au 31 décembre.

<sup>104</sup> Cf. Archivo de la Diputación Provincial de Burgos (ADB), Fondo del Consulado de Mar y Universidad de Mercaderes, Libro 95. Registro de Pólizas de seguros, 1565, fos. 130r ff.

<sup>105</sup> Sur la route des Indes les marchands sévillans réussirent à instaurer une rotation bisannuelle; P. Chaunu (1977), *op. cit.*, pp. 231-233.

Toutefois, dans des aspects moins névralgiques de leur entreprise, les armateurs baleiniers empiétaient déjà sur la règle d'un an. Trois années financières passaient entre les premiers travaux de tonnellerie et la première livraison d'huile; donc, pour avoir des barriques neuves chaque printemps, l'armateur finançait trois cycles de tonnellerie en même temps. La coexistence de cycles annuels et pluriannuels révèle la durabilité des anciennes notions temporelles; en revanche, la brèche ouverte par des cycles pluriannuels présageait l'établissement, au début du siècle suivant, de lieux permanents d'hivernage. Ainsi, vus à l'échelle «océan», l'espace, le temps et les rouages du capitalisme maritime se conjuguent en un portrait d'ensemble de l'espace atlantique septentrional vers 1565.

Dans la deuxième partie, nous exposerons les techniques et la division du travail à travers les traces d'outillage qui sont visibles à l'échelle «atelier». Si nos observations sur les techniques de tonnellerie ne dévient pas sensiblement de celles qu'a effectuées L. Ross en 1979, l'existence d'une division du travail que nous avons détectée modifie la substance des conclusions de Ross. Alors que ce dernier concluait à l'immuabilité des techniques artisanales, la division du travail qui ressort de notre étude jette une lumière sur la spécificité du nouveau métier de tonnelier baleinier vers 1565. Liée à l'itinéraire des barriques, cette division du travail revêt une dimension spatiale qui, paradoxalement, découpe l'espace océan nouvellement relié par les armateurs. Ainsi le regard à l'échelle «atelier» révèle des faits comparables à ce que Braudel appelait la vie matérielle et qui s'opposent, selon la dialectique de Braudel, au capitalisme des armateurs.

Dans la troisième partie, nous chercherons à concilier ces images divergentes de l'espace atlantique septentrional dans un regard à l'échelle intermédiaire du «port», où se rencontrent l'espace cohérent des armateurs et l'espace divisé des artisans. Les concepts qui sont aptes à donner un sens aux barriques et à l'espace atlantique septentrional sont tirés de l'ouvrage récent de Matthew Johnson, *An archaeology of capitalism*. Celui-ci, s'inscrivant dans la tradition de l'histoire matérielle et interdisciplinaire lancée par l'école des *Annales*, propose une critique du capitalisme rural en Angleterre durant la période charnière étudiée par Braudel, de 1400 à 1800, dans *Civilisation matérielle*. À la différence de Braudel toutefois, Johnson met la culture matérielle au premier plan de son analyse. Il aborde sa lecture de l'espace anglais à partir du phénomène dit d'*enclosure*, soit la transformation, à la fin du Moyen Âge, des terres ouvertes et communes en un paysage privé et divisé par des haies. En liant l'*enclosure* des terres à l'arrivée du capitalisme en milieu rural, il met en

évidence un paradoxe fondamental du capitalisme qui réside, d'une part, dans la construction d'espaces toujours plus vastes comme l'**espace national** anglais (ou la Méditerranée des Phéniciens) et, d'autre part, dans la réduction des espaces communs et la création d'espaces aliénés.<sup>106</sup> Ces thèmes cadrent avec ceux que nous avons développés pour notre étude des barriques de Red Bay aux échelles de l'océan et de l'atelier: la construction et la division simultanées d'un espace nouveau.

Au cœur de ce paradoxe, Johnson met au jour une **société individualiste** dont la culture matérielle incarne les aspects divergents du capitalisme. Ainsi, il voit la construction de l'espace individuel dans l'émergence de maisons disposant de chambres privées et meublées d'objets personnels. Ce cadre de vie, bien que lié à l'épanouissement de l'individu, revêtait une grande uniformité à travers l'espace national, ses éléments ayant souvent été fabriqués selon les modes de production de masse. Leur sens social découlait précisément de cette uniformité qui facilitait leur identification comme des avoirs personnels. Selon Johnson, l'apparition au XVI<sup>e</sup> siècle d'une culture matérielle individualisée allait de pair avec la genèse, en milieu rural, d'une catégorie de gens de fortune moyenne appelée, dans l'anglais des débuts du XVII<sup>e</sup> siècle, *the middling sort*. Ces cultivateurs individualistes mais conservateurs se faisaient louer à l'époque comme des piliers de la nation anglaise et de l'ordre social.<sup>107</sup> Pour accéder au statut tant désiré de *middling* - descriptif qui n'acquerra que plus tard un sens péjoratif -, il fallait l'effort de plusieurs générations; ainsi les concepts de famille et d'héritage étaient-ils particulièrement développés chez ces gens. Johnson remarque que l'inventaire après décès, qui apparaît à cette époque, appartient à cette société individualiste naissante qui donnait à ses espaces et objets personnels des noms et des formes reconnaissables d'un bout à l'autre du pays.

L'avènement du *middling sort* ne s'est pas limité à la seule Angleterre. À la même époque, en Nouvelle France rurale, une source révèle la hiérarchisation sociale des habitants, suivant laquelle

---

<sup>106</sup> M. Johnson, *An archaeology of capitalism* (Oxford: Blackwell, 1996), p. 67.

<sup>107</sup> M. Johnson, *op. cit.*, p. 155: «The very existence of a substantial class of socially middling households, members of neither the ruling elite nor of the labouring poor, and occupying a distinctive place in contemporary perceptions of social order, is itself worthy of comment. The 'middling sort', to use the common seventeenth-century term, existed as a defined group from the later middle ages onwards. The socially middling farmer was eulogized in Langland's later fourteenth-century poem *Piers Plowman* as one cornerstone of the social order. At the same time as the middling sort were entering the political consciousness of the time, their houses and material culture enter the above-ground archaeological record in the form of standing buildings.»



des «médiocres» étaient situés entre «le commun» et «les principaux et les plus considérables des habitants». <sup>108</sup> Ces «médiocres» - au fil du temps, le terme français aussi prendra un sens péjoratif - avaient réussi à s'élever au-dessus du «commun»; cependant ils demeuraient écartés du cercle des «plus considérables» de la colonie. L'extension sociale du capitalisme que représente la genèse de cette catégorie sociale intermédiaire est visible non seulement en contexte rural, mais aussi en contexte maritime, cette fois-ci dans les barriques d'huile de baleine de Red Bay. La propriété de l'huile était indiquée par des marques personnalisées qui constituent, selon l'expression de Binford, des «pierres de Rosette» permettant de comprendre l'individualisme et la participation volontaire au monde du capitalisme des milliers d'artisans et de marins qui peuplaient l'espace atlantique septentrional. En effet, le *middling sort* «conservateur et individualiste» examiné par Johnson ressemble à plusieurs égards aux Atlantiques «traditionnels, mais affranchis» étudiés par M. Mollat. Le recours au regard à l'échelle intermédiaire du port nous permettra d'explorer cette dimension sociale de l'espace atlantique au XVI<sup>e</sup> siècle, à travers le cas de jeunes tonneliers bordelais qui, motivés par la volonté de devenir «médiocres», s'en allaient travailler dans une station baleinière à Terre-neuve. Leurs histoires, à cheval entre la vie matérielle et le capitalisme en Atlantique septentrional, complètent et unifient le sens que nous pouvons redonner aux barriques de Red Bay.

### Les sources matérielles

Le nombre de futailles du type «barrique» retrouvées à Red Bay s'élève à 196, comptage basé sur le nombre de douves possédant un trou de bonde. Les «barriques» constituent plus de 95% des futailles identifiées sur le site; seulement dix autres contenants, correspondant à quatre types, ont été rencontrés. <sup>109</sup> Chaque barrique possède de 17 à 23 douves, et de 10 à 12 fonçailles. À l'origine, de 18 à 24 cercles végétaux, divisés en deux groupes égaux, couvraient les extrémités de chaque

---

<sup>108</sup> La division des habitants (propriétaires de ferme, maison, etc.) de la Nouvelle France en trois catégories selon le traité du 20 janvier 1645 entre la Communauté des Habitants et la Société de Notre-Dame. M. Trudel, *Histoire de la Nouvelle France* (Montréal: Fidès, 1979), t. 3, p. 176.

<sup>109</sup> Le deuxième groupe est constitué de six *quintaux* en chêne d'environ 80 litres de capacité. Des douves isolées indiquent la présence de quatre autres types: deux cuves ouvertes en chêne, une *pipe* en hêtre et un *baril* en chêne.

barrique, laissant découverte seulement la zone centrale, ou «bouge». Ces cercles, liés d'osier, pourraient rarement être récupérés en raison de leur fragilité. Si la majorité des douves et fonçailles sont en chêne «blanc» (*Quercus* spp. similaire à *Q. robur*), cinq barriques sont en hêtre (*Fagus sylvatica*) et parfois d'une à trois pièces de rechange en hêtre sont introduites dans une barrique autrement construite de chêne. Sans exception, les cercles sont d'aulne (*Alnus* spp.), liés avec des brins de saule (*Salix* spp.).<sup>110</sup>

La collection de futaille de Red Bay dans les réserves archéologiques de Parcs Canada à Ottawa comprend environ 3 800 objets, majoritairement des douves et des fonçailles,<sup>111</sup> et le reste est constitué de fragments de cercle,<sup>112</sup> de bondes<sup>113</sup> et de diverses pièces associées. Des éléments d'au moins une centaine de futailles sont représentés, mais le complément de douves et de fonçailles est entier pour seulement cinq barriques. Les cercles sont sous-représentés dans la collection; dans aucun des cas il n'a été possible de récupérer tout le cerclage d'une futaille. Pour des centaines de douves et fonçailles éparses retrouvées pendant la première campagne de fouilles, les assemblages d'origine étaient perdus mais ces pièces, pourtant nombreuses dans la collection, présentent souvent de bons exemples de traces d'outillage ou de graffiti. Leur présence dans la collection reflète l'approche de L. Ross privilégiant l'étude des techniques de tonnellerie à travers ces pièces dispersées, étant donnée l'absence de fûts intégraux dans les premières couches fouillées en 1979. Les fûts plus complets proviennent des niveaux plus profonds du gisement et leur conservation représente la sélection de C. Bradley de 1981 à 1983. Ainsi les éléments de 29 barriques complètes ou presque complètes sont réunis dans la collection (sans compter le cerclage); les lacunes consistent typiquement de fonçailles, surtout des chanteaux.

Chaque objet possède une identification unique: prenons pour exemple la douve 24M14M25-19. Ce numéro identifie d'abord le site de Red Bay (le site 24M), ensuite la position *in situ* de l'objet selon un carroyage horizontal de deux mètres d'intervalle dont les carrés sont identifiés par un numéro

---

<sup>110</sup> Le terme pour l'osier était «vîmes». Les vîmes servaient à lier les deux bouts du feuillard pour en faire un cercle.

<sup>111</sup> Le terme «douve» (ou «douelle») désigne les planches finies. Les douves non finies s'appellent «merrain».

<sup>112</sup> Les termes «cercle» et «cerceau» désignent les cercles de bois ou de fer servant à retenir les douves d'un fût. J. Taransaud, *op. cit.*, p. 128. Le terme courant en Bordelais au XVI<sup>e</sup> siècle était «coudre».

<sup>113</sup> Le bouchon qui ferme un trou de remplissage ou d'aération.

dans l'axe est-ouest et par une lettre dans l'axe sud-nord (le carré 14M), puis l'objet lui-même, en l'occurrence une futaille (le 25<sup>e</sup> objet retrouvé dans ce carré). Ainsi, cette barrique est appelée 14M25. Enfin, séparé par un trait d'union, un numéro identifie la composante, dans ce cas une douve. L'identification permet aussi de reconstituer l'ordre d'origine des composantes. Dans cette barrique, les douves sont numérotées dans leur ordre d'origine de 1 à 19, le numéro 1 étant la douve de bonde, et les fonçailles de 20 à 29. Cet exemple correspond au système idéal, mais l'incidence de pièces manquantes ou déplacées vient souvent perturber la numérotation, et la réunification des pièces dans leur ordre d'origine comportent donc aussi un élément de jugement.

Au moment où nous avons examiné les barriques, leur conservation était toujours en cours et les éléments étaient séparés en trois grands groupes selon leur état de conservation. Environ la moitié était entièrement conservée et disposée dans les réserves en l'ordre alphanumérique des pièces. L'autre moitié, divisée à parts égales entre les pièces à l'étape du séchage à froid et les objets déjà séchés, mais pas encore nettoyés, a été examinée dans les aires respectives de conservation. Il a fallu étudier chaque groupe à son tour; or, les éléments d'une barrique étant typiquement dispersés parmi les trois groupes, il a été rare de pouvoir les réunir sur une même table.<sup>114</sup> Cet inconvénient a été obvié par l'attribution à chaque barrique d'une fiche d'enregistrement sur laquelle étaient notées les informations relatives aux éléments au fur et à mesure que ceux-ci étaient rencontrés. Une partie de la fiche était réservée aux mesures, prises à une dizaine d'endroits standards sur les douves et à 6 endroits sur les fonçailles. Une deuxième partie, où étaient préparées d'avance les silhouettes standards de 22 douves et deux fonds, était réservée aux dessins d'indices figurant sur les faces interne et externe, accompagnés de notes et de mesures au besoin. Certains pièces faisaient le sujet d'un croquis à l'échelle sur une feuille à part.

La photographie des objets et l'identification des essences ont été assurées par Parcs Canada de 1979 à 1980 sous la direction de L. Ross,<sup>115</sup> et la dendrochronologie a été effectuée dans le cadre de cette thèse par F. Guibal à l'Université de Marseille-Aix, toujours avec le concours de Parcs Canada.

---

<sup>114</sup> Les réserves étaient alors au numéro 1500, Liverpool Court, et les laboratoires de conservation au numéro 1550. Plus tard, nous avons pu participer à réunification intégrale de la collection au numéro 1500.

<sup>115</sup> L'identification d'espèces était effectuée par Forintek Inc., la photographie par G. Vandervlugt de Parcs Canada.

Si le rapport initial sur les futailles de Red Bay par L. Ross a permis de reconnaître plusieurs types de trace d'outillage, d'autres restaient non identifiés au moment où nous avons entamé nos observations. Cette étude contient donc des identifications inédites qui ont été réalisées à l'aide de descriptions et d'images du métier, de conversations avec des tonneliers professionnels à Shelburne (Nouvelle-Écosse), Murxante (Navarre), Rentería (Guipúzcoa), Cenicero (Rioja), Cognac et Jonzac (Charente) et Lasparre (Médoc),<sup>116</sup> et de séjours dans des musées à Thunder Bay (Ontario), à Williamsburg (Virginie) et à Paris.<sup>117</sup>

### **Les sources archivistiques**

Nos recherches en archives ont privilégié le fonds notarial des Archives départementales de la Gironde (ADG) à Bordeaux, mais aussi les fonds d'autres dépôts archivistiques choisis en fonction de leur proximité géographique aux points d'escale des barriques de Red Bay: à Nantes, au Pays Basque et à Londres. Le fonds bordelais s'est avéré une source exceptionnellement riche en matière de tonnellerie, de commerce maritime en général et de navigation terre-neuvienne en particulier. C'est un fonds volumineux; pour l'année 1565, on y trouve des minutes de 32 notaires, liées en registres mesurant de un à quatre-vingts centimètres d'épaisseur. Ainsi pour cette année, nous avons vu quelques 25 000 actes faisant 6 mètres de rayon. Parmi le millier de références retenues, la majorité provient de seulement six notaires dont les minutes ont ensuite été dépouillées intégralement pour les années 1564 et 1566, et de façon ponctuelle de 1562 à 1570. Nous avons ainsi retenu plus de 1 500 actes portant sur la tonnellerie à Bordeaux et contemporains aux barriques de Red Bay. Le dépouillement d'un registre a été effectué en identifiant le contenu de chaque minute et en signalant les actes ayant un intérêt pour notre sujet. Dans un deuxième temps, nous avons saisi un résumé des actes signalés, suivant la forme que l'on peut observer dans les exemples suivants, tirés d'un registre du notaire Nicolas Duprat (ADG, 3E 5406):

---

<sup>116</sup> Je remercie ces hommes pour le partage généreux de leurs connaissances et pour la démonstration de l'emploi des outils à main se trouvant dans leurs ateliers et souvent non utilisés depuis fort longtemps.

<sup>117</sup> Old Fort William, Colonial Williamsburg et le Musée des arts et traditions populaires.

26 mai 1565, fo. 191r-v

Vente par Pierre Reynaud, marchand de St-Suplice juridiction de St-Million, à Vincent Bonyn, bourgeois et marchand de Bordeaux, de «quinz milliers de merain bon et marchand dole au fin garny de fonsaille», à livrer au vendeur au port de «Piere Fite ou à la Curgoine» dans un mois, à 40 francs bordelais le millier, total de 600 francs bordelais. 300 livres tournois sont avancées par l'acheteur, le reste payable à la livraison. Témoins: Bertrand de Minvielle, bourgeois et marchand et Arnaud Noyan, clerc, tous habitant Bordeaux.

29 octobre 1565, fo. 643v-644r

Attestation par Martin Fanneau, charpentier de barriques et arrimeur de vin de Bordeaux, à Jacques Hosdin pour et au nom de Nicolas Machaud, marchand de Saint-Valery-en-Somme en Picardie «que la sepmaine derniere passee luy en compagnie de Guillem Bonenfant aussi arrimeur de vin dudit Bourdeaux rengarent et arrimarent le nombre de cinquante thonneaux de vin dans le navire nommé *La Catherine* de Saint Valery en Caons dont est maître Nicolas Vasse sur le port et havre dudit Bourdeaux duquel nombre de vins ledit navire fut remply et mis à sa droite et competante charge de sorte que sans surcharger ledit navire nest possible den y mettre davantage et par la raison susdite ledit savoit et comme estant son estat de mestre sentend a ce dont et deca que dessus jay octroye acte audit Hosdin audit nom ce requeront pour luy servir ce que de raison fait à Bourdeaux en presence de Arnauld Mezan et Bernard Burgues habitants de ladite ville tesmoings a ce appeles et requis les jour et an comme dessus.»

8 novembre 1565, fo. 714r-715r

Charte-partie de la barque *La Pierre* de Camiac en Saintonge, dont est maître Jehan Serizier, pour porter à Rouen 23 tonneaux et demi de graisse ou huile de baleine et 6 tonneaux de vin. Romain Duport, Jehan Gaignard, facteurs de Martin de Malus maître de la monnaie, Jehan de Lafargue et Vincent Bonyn, bourgeois et marchands tous de Bordeaux sont propriétaires des marchandises.

À Bordeaux aussi, le fonds de la Jurade du XVI<sup>e</sup> siècle aux Archives municipales (AMB) et les fonds patrimoniaux de la Bibliothèque municipale (BMB) ont été exploités. Il s'agit dans le premier fonds de feuilles volantes qui résument les délibérations de la Jurade, ou conseil d'officiers jurés («jurats») de la puissante corporation des marchands de Bordeaux. Les délibérations touchaient notamment à la jauge de Bordeaux, pour la futaille, le bois et d'autres marchandises couramment échangées. Dans le second fonds, nous avons utilisé surtout des imprimés rares du XVIII<sup>e</sup> siècle sur les sujets comme la jauge de futaille et de navire, le pilotage et l'arboriculture.

Les archives relatives à la côte de Guipúzcoa ont été dépouillées par les Archives nationales du Canada (ANC) et par Parcs Canada pour la période de 1550 à 1600 dans le cadre de la commémoration du Lieu Historique de Red Bay. Nous avons eu accès à l'information ainsi recueillie aux Archives nationales et dans les locaux de Parcs Canada, à Ottawa. Copiés par des méthodes différentes (microfilms, photocopies, transcriptions, résumés), le volume de ces documents en langue

espagnole a été évalué par J.-P. Proulx à «des dizaines de milliers de pages».<sup>118</sup> Ils se divisent en minutes judiciaires, notariales et d'assurance maritime. Nous avons exploité le fonds de la cour de première instance à Tolosa, dont les originaux sont déposés au Archivo General de la Diputación de Guipúzcoa (ADG), et le fonds de la cour d'appel à Valladolid, déposé au Archivo de la Real Chancillería (ARC). Il s'agit dans les deux fonds de «sacs à procès» constitués lors des enquêtes judiciaires faisant suite aux poursuites civiles, dont la plupart est de nature commerciale. Pouvant atteindre plus d'une centaine de pages, les «sacs à procès» contiennent d'une part des résumés de témoignages entendus et, d'autre part, des pièces d'appui, notamment des copies d'actes notariaux relatifs au procès, et des mémoires de coûts ou de travaux en forme d'inventaire notarié. Touchant à tous les aspects de l'économie maritime, ces fonds permettent parfois, par le biais des témoignages de marins, d'entrevoir les activités sur la côte du Labrador et en haute mer.

La collection d'Ottawa contient aussi des minutes notariales du Archivo histórico de los protocolos de Guipúzcoa (AHPG), à Oñati. Cette collection s'étant toutefois révélée déficiente à l'égard de notre projet, nous l'avons complétée en dépouillant, à Oñati, une trentaine de petites liasses provenant de huit ports et couvrant l'ensemble des années 1560. Ces liasses représentent vraisemblablement des obligations toujours en vigueur ou mises en cause, puisque les minutes sont souvent regroupées par sujets plutôt qu'en ordre chronologique. Contrairement au fonds notarial bordelais, les contrats signés dans les archives guipúzcoanes n'ont pas été «cancellés» par le notaire, indiquant normalement que les modalités n'avaient pas été respectées par l'un ou l'autre des contractants.<sup>119</sup> S'agissant donc d'actes litigieux, la représentativité de ce fonds, très riche en matière de commerce maritime, est limitée.<sup>120</sup> Enfin, nous avons exploité les polices d'assurance maritime du collège des marchands de Burgos, déposées dans le Archivo de la Diputación de Burgos (ADB). La plupart des polices subsistantes pour la période 1565 à 1580 se trouve dans cinq registres de 200 à 400 folios chacun, mais un registre central de dédommagements permet de constater d'importantes lacunes

---

<sup>118</sup> J.-P. Proulx, *Les Basques et la pêche à la baleine au Labrador au XVI<sup>e</sup> siècle. Baliak! Baliak!* (Ottawa: Parcs Canada, rapport déposé en 1995), p. 11.

<sup>119</sup> Le terme «canceller», aujourd'hui désuet, renvoie à la pratique notariale, selon laquelle le notaire indiquait sur l'acte que le contrat fut réglé à la satisfaction des contractants. Normalement, on voit un «X» qui barre l'acte mais parfois, surtout si le règlement variait des modalités dans l'acte, on trouve une annotation en marge. L'absence systématique de cancellations (sur la copie signée des contrats commerciaux ou personnels) est donc révélatrice.

<sup>120</sup> On trouve, en revanche, des minutes mieux conservés pour Zumaia et Mutriku dans les années 1570 et 1580.

parmi les polices. Les années 1565 et 1566 sont relativement bien documentées, mais, encore là, un nombre inconnu de registres a été perdu. Les assurances sont prises sur les routes de l'Andalousie, de Terre-neuve, de Flandres et des Indes. Une police couvre soit le navire, soit une partie de son chargement; si elle est typiquement émise par un seul marchand-assureur, trois ou quatre polices peuvent exister pour le même voyage baleinier. Il s'agit de résumés non signés; ni les présences ni les noms du procureur, du notaire ou de témoins ne sont indiqués. Si tel registre de 240 polices correspond aux affaires de 68 assureurs, tel autre contient les polices d'un seul. Nous croyons que le collègue facilitait le copiage des polices, mais que les pratiques de dépôt variaient selon les assureurs, les notaires ou, parfois, les déplacements du greffier.

À mesure que les analyses archéologiques ont révélé des étapes inattendues dans l'itinéraire de nos barriques, les fonds d'autres régions ont été consultés. Ainsi nous avons exploité les plus anciennes minutes commerciales de Nantes, de la période 1621 à 1636, déposées aux Archives départementales de Loire-Atlantique (ADLA). Une quarantaine de chartes-parties pour l'envoi de merrain à Bordeaux a été retenue. Enfin, dans le Public Record Office (PRO) à Londres, nous avons consulté les livres de la douane («*Port Books*») de 1565 pour les ports de Barnstaple, Dartmouth, Southampton et Ipswich. Cette consultation a mis au jour des références aux arrivées d'huile de baleine en partance des ports biscaïens et ouest-français et, dans un cas, directement de Terre-neuve.

# PARTIE I. L'ÉCHELLE «OCÉAN».

## LA CONSTRUCTION DE L'ESPACE ATLANTIQUE SEPTENTRIONAL

### Chapitre 2. L'espace des barriques de Red Bay

Le regard à l'échelle «océan» est le plus large des trois champs de vision que nous avons adoptés. Il repose aussi sur des bases théoriques les plus générales qui nécessitent, en premier lieu, de délimiter l'espace propre des barriques de Red Bay et, ensuite, de conceptualiser la cohérence historique de cet espace. Selon F. Braudel, l'espace maritime se construit à partir des échanges et de la navigation, phénomènes qui pour lui reflétaient la cohérence de la Méditerranée et dynamisaient son histoire. Or, l'espace historique existe à partir du moment où les biens circulent, et où l'on découvre les mêmes biens partout dans l'espace géographique. Sur le plan archéologique, une démonstration de la «circulation de biens» se distingue de la «provenance multiple» d'objets retrouvés sur un seul site. Il est impossible de dire, par exemple, que les provenances centre-méditerranéennes du matériel sur le navire génois *La Lomellina*, coulé à Villefranche-sur-Mer en 1516, révèlent l'existence d'un espace multipolaire. Au contraire, cet exemple de «provenance multiple» dessine un rayonnement urbain comparable à celui que décrivent les archives notariales de Gênes.<sup>121</sup> Une démonstration de la «circulation de biens» nécessite une approche qui permet d'isoler des indices appartenant à plusieurs moments dans la vie d'un objet et d'associer ces indices à des lieux géographiques différents. Pour ce, il faut comprendre la chaîne technique dont l'objet archéologique est issu,<sup>122</sup> et dans laquelle se trouvent entrelacées les notions de techniques, de temps et d'espace.

Dans ce chapitre, l'analyse des barriques de Red Bay permet de dessiner l'itinéraire de ces objets en les plaçant, à quatre instants dans la chaîne technique de tonnellerie baleinière, à des lieux différents à travers l'Atlantique septentrional. Cette corrélation de lieux et de moments constitue le cadre spatial et temporel de notre étude. Premièrement, l'analyse anatomique du bois permet de situer l'origine des douves en chêne en Haute Bretagne, dans la vallée de la Loire ou, peut-être, de la

---

<sup>121</sup> M. Guérout, E. Rieth et J.-M. Gassend, *op. cit.*, pp. 129-132.

<sup>122</sup> Ce concept de «chaîne technique» s'apparente donc à l'idée de «processus» avancée par M. Schiffer notamment dans *Formation Processes of the Archaeological Record* (Albuquerque: University of New Mexico Press, 1987), pp. 25-46 et surtout, pp. 36-40 sur «re-use mechanisms»; «Toward the identification of formation processes», *American Antiquity*, 48 (1983), pp. 675-706; «Formation processes of broken K Pueblo: some hypotheses», in R. Leonard, G. Jones, *Quantifying Diversity in Archaeology* (Cambridge: Cambridge University Press, 1989), pp. 37-58.



Vilaine. Deuxièmement, l'étude de la jauge, ou «contenance», des fûts porte à conclure que ces objets étaient construits dans la juridiction de Bordeaux. Troisièmement, l'identification du système de mesures linéaires encodé dans l'architecture de l'épave révèle que les barriques étaient chargées dans un navire biscalien. Enfin, le lieu du naufrage à Red Bay identifie la station baleinière de *Buitres* comme le lieu de l'entonnaison de l'huile, complétant ainsi l'espace-temps technique propre à nos barriques.

## 2.1. En Bretagne par l'archéodendrochronologie

Depuis déjà une vingtaine d'années, des archéologues étudient les cernes de croissance présents dans l'objet en bois afin d'en connaître la provenance géographique et la datation absolue. Il s'agit de la *dendrochronologie*, étude capable de fournir l'année civile correspondant à chaque cerne de croissance conservé dans un fragment de bois, par une comparaison avec des référentiels dont l'applicabilité est limitée à des régions précises. Quatre douves de la collection de Red Bay ont été analysées par cette méthode, ce qui a établi la date de l'abattage des arbres parents entre 1535 et 1563 et localisé la provenance du bois dans le sud-est de la Bretagne.

La méthode, utilisée surtout pour le chêne, s'appuie sur le fait que la croissance de l'arbre, qui se traduit en cernes annuels plus ou moins larges, varie selon les conditions météorologiques de l'année. Ces conditions ont bien sûr aussi une spécificité géographique. À partir d'environ 30 à 50 ans, la séquence des largeurs de cerne acquiert une unicité qui est à la fois géographique et chronologique et qui existe, à l'intérieur des limites statistiquement connues, dans chaque arbre d'une même région climatique. L'étude procède par la construction de référentiels contrôlés géographiquement et chronologiquement, qui servent à dater d'autres pièces de bois archéologique provenant de la même région.<sup>123</sup>

---

<sup>123</sup>Cf. M. Baillie, *Tree-Ring Dating and Archaeology* (London: Croom Helm, 1982) pour un historique des progrès qui ont transformé cette méthode en une science archéométrique. Voir aussi les articles dans *Tree-Ring Bulletin* et M. Aitkin, *Science-based dating in archaeology* (London: Longman, 1990).

Alors que ce principe s'applique à toute espèce d'arbre dont la croissance annuelle est fonction des conditions climatiques de l'année, le chêne européen (*Quercus robur*) est privilégié par les recherches archéologiques en raison de son importance historique comme bois d'œuvre.<sup>124</sup> L'aspect théorique de ces recherches a deux volets: le développement de protocoles statistiques pour comparer des séquences issues d'arbres différents et la construction de référentiels régionaux. À l'origine, les protocoles de comparaison servaient à construire des séquences plus longues que la vie d'un seul arbre, en faisant chevaucher les séquences de plusieurs arbres et ainsi remonter progressivement dans le temps. Ainsi, depuis les années 1970, on a vu la construction d'une quarantaine de référentiels régionaux en Europe occidentale, dont la majorité se termine au Moyen Âge et les plus vénérables, en Allemagne et en Irlande, remontent à plus de 5 000 ans. À l'heure actuelle toutefois, d'importantes lacunes géographiques séparent les séquences régionales de référence, surtout au sud de la Loire et des Alpes.

Les protocoles servent aussi à contrôler des comparaisons entre la séquence issue d'objets archéologiques, dont la provenance et la datation sont inconnues, et des séquences référentielles. Une séquence «stationnelle» est constituée à partir d'objets comportant un nombre suffisant de cernes et dont les séquences coïncident (sauf, bien entendu, dans les dates initiales et finales). Cette séquence est comparée statistiquement, à l'aide de logiciels informatiques, avec les référentiels pour plusieurs régions. Or, pour dater le bois dont l'origine n'est pas connue, comme c'est souvent le cas pour une épave, il s'agit de répéter la comparaison jusqu'à ce qu'une corrélation soit dégagée. Advenant une corrélation statistique, une vérification se fait visuellement en faisant glisser un graphique du référentiel le long de celui de la séquence stationnelle, en cherchant la position à laquelle les deux correspondent.

F. Guibal, spécialiste de la dendrochronologie des sites d'épave, a constitué deux séquences pour le site de Red Bay, l'une à partir des douves, l'autre des bordages de la carène.<sup>125</sup> Les douves et

---

<sup>124</sup> La croissance de certaines espèces est davantage déterminée par d'autres facteurs naturels, tels que les infestations cycliques d'insectes, le feu, etc. L'activité humaine peut créer des conditions locales affectant la croissance d'un arbre.

<sup>125</sup> F. Guibal, *op. cit.* La série des douves correspond à une période de 147 années et celle des bordages couvre 152 années. Les quatre douves provenaient des barriques 14M29 (douve 20), 14N12 (21), 14N28 (31) et 16N23 (27).

bordages étaient choisies parmi les exemplaires contenant un nombre élevé de cernes. Guibal a constaté qu'aucune relation n'existe entre les deux séquences, ce qui indique que les douves et les bordages proviennent d'endroits relativement éloignés l'un de l'autre.<sup>126</sup> D'ailleurs, la séquence construite à partir des bordages n'a pu être synchronisée avec aucun référentiel et elle demeure toujours non datée et sans provenance.<sup>127</sup> En revanche, la séquence issue des douves présente une corrélation avec plusieurs référentiels du territoire français (figure 2.1), comme l'explique Guibal:

Cinq douves de barriques, toutes obtenues à l'issue d'un débitage radial [...] d'une bille de chêne, ont été analysées. Les chronologies moyennes représentatives de quatre douves, vraisemblablement issues d'arbres différents, ont été synchronisées et incluses dans une chronologie stationnelle longue de cent quarante-cinq années... [La] chronologie des douves couvre la période allant de 1382 à 1529 [sic]. Cette position [...] est dégagée, aussi bien par les tests statistiques que par la comparaison visuelle des courbes, vis-à-vis des chronologies: Val de Loire; Brittany 3; Suisse Neuchâtel; Est de la France; Bourgogne 29; Franche-Comté 43.<sup>128</sup>

La date finale de 1529 n'indique pas encore l'année d'abattage des arbres car les derniers cernes, situés immédiatement sous l'écorce et qui servent à la transmission de la sève, étaient absents dans les douves. Appelé aubier, ce bois vulnérable aux ravages de bactéries et d'autres organismes a été enlevé délibérément, près de la limite entre l'aubier et le duramen. Guibal a donc ajouté le nombre moyen de cernes d'aubier trouvé dans des chênes adultes en Bretagne ( $20 \pm 14$  ans), en fixant la date d'abattage entre 1535 et 1563 ( $1549 \pm 14$  ans).

Ensuite, pour mieux préciser l'origine géographique des douves, Guibal a comparé le degré de corrélation (quantifié comme la « valeur *W*») entre les douves et plusieurs référentiels régionaux

---

<sup>126</sup> «La synchronisation de cette chronologie des douves avec la chronologie moyenne des pièces architecturales a ensuite été recherchée afin de dater la chronologie [des planches] de l'épave. Aucune position concordante statistiquement et visuellement lors de l'examen des courbes n'a été établie, ce qui amène à ne pas écarter une différence dans l'origine géographique des chênes utilisés pour l'architecture du navire de Red Bay et ceux employés pour la réalisation des douves.» F. Guibal, *ibid.*, p. 19.

<sup>127</sup> «La synchronisation de cette chronologie moyenne des pièces architecturales avec les chronologies de référence a ensuite été tentée afin de dater de façon absolue la chronologie de l'épave. Les références utilisées couvrent le domaine géographique suivant: Bretagne; Val de Loire; Bourgogne 29; Franche-Comté 43; Belgique Meuse; Suisse Neuchâtel. Aucune position statistiquement significative et répliquée sur plusieurs chronologies de référence n'a été à ce jour dégagée.» F. Guibal, *ibid.*, p. 4.

<sup>128</sup> F. Guibal, *ibid.*, p. 15.

dans un axe allant des Alpes à la Bretagne. Constatant que la «valeur *W*» augmentait en allant de l'Est à l'Ouest et culminait avec le référentiel «Brittany 3» constitué de trois séquences des départements Côtes-d'Armor, Ille-et-Vilaine et Pays de la Loire, il en a conclu que les douves proviennent de la vallée de la Loire ou de la Vilaine, en Bretagne.<sup>129</sup>

La provenance des douves de Red Bay en Haute-Bretagne représente une donnée inédite et aucune étude historique ne semble confirmer que cette côte ait exporté du merrain au XVI<sup>e</sup> siècle. J. Tanguy par exemple, dans son étude sur le port de Nantes au XVI<sup>e</sup> siècle, a seulement pu établir que Nantes recevait du merrain de la vallée de la Loire, notamment d'Anjou; les exportations ne sont pas mentionnées à cette époque.<sup>130</sup> À partir de 1697 par contre, les archives de la douane de Bordeaux révèlent un commerce de merrain de plusieurs ports du Sud de la Bretagne en direction de la ville girondine.<sup>131</sup> Il semble donc que la péninsule armoricaine était une région exportatrice de merrain bien avant que les premières sources archivistiques en témoignent et que ce commerce contribuait à la construction de l'espace des barriques de Red Bay.

## 2.2. À Bordeaux, par la métrologie historique

Le constat historique que la «contenance» des fûts varie selon les villes et les régions nous a conduit à explorer cet aspect de nos barriques dans le but d'identifier leur lieu de fabrication. Ainsi nous avons localisé leur fabrication à Bordeaux et nous arrivons même à différencier la jauge employée par les

---

<sup>129</sup> «Au vu des valeurs *W* élevées dégagées vis-à-vis des chronologies Fontevrault, Pays de la Loire, Val de Loire et Bretagne et du gradient négatif pris par les valeurs *W* selon un transect Ouest/Est, une localisation géographique des chênes utilisés pour le débitage des douves dans l'Ouest de la France semble se dégager.» F. Guibal, *ibid.*, p. 15.

Je tiens à remercier Frédéric Guibal ainsi que Louise Fillion, du Centre d'études nordiques de l'Université Laval, de m'avoir aidé à comprendre la portée géographique de l'analyse faite par M. Guibal.

<sup>130</sup> J. Tanguy, *Le commerce du Port de Nantes au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle* (Paris: Colin, 1956), pp. 35-36: «...Nantes reçoit du bois merrain d'Anjou, nécessaire à la fabrication des futailles, en grandes quantités, vu l'importance du vignoble nantais... Des ports bretons reviennent les «fûts de pipes vides», qui ont servi au transport du vin.»

<sup>131</sup> C. Huetz de Lempis, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV* (Paris: Mouton, 1975), pp. 420-425 (spéc. p. 420, n. 214).

fabricants bordelais de celle utilisée par les artisans guipúzcoans qui rebâtirent certains fûts ultérieurement.

Si les contenances officielles de futaille varient géographiquement, sur l'axe chronologique elles font preuve d'une stabilité rigoureuse à travers de nombreux siècles. Depuis au moins le dernier quart du XII<sup>e</sup> siècle, l'art de jauger les futailles vinaires fit partie du commerce et de la perception de taxes en Europe.<sup>132</sup> Parmi les premières lois écrites, on retrouve celles qui concernent les poids et les mesures dont, notamment, la contenance des principaux fûts de commerce. Ainsi en 1225 le roi d'Angleterre promulgua que le fût dit le *quarter* de Londres soit la seule mesure de vin, de bière et de blé au royaume.<sup>133</sup> En 1266, la valeur du *quarter* fut précisée par rapport aux autres poids, mesures et monnaies du royaume:

Qu'un *penny* anglais appelé un *sterling*, rond et sans ébréchure, pèsera trente-deux grains de blé pris du milieu de l'épi, et vingt grains feront une once, et douze onces une livre, et huit livres feront un gallon de vin, et huit gallons de vin feront un boisseau de Londres, ce qui est le huitième d'un *Quarter*.<sup>134</sup>

Ce *quarter* de Londres, qu'en était-il? Sa «contenance» de 64 gallons, en prenant le gallon à 3,785 litres, s'établit à 242,24 litres. Quant à son usage, on apprend dans une loi du XIV<sup>e</sup> siècle que ce fût servait au transport du vin d'Aquitaine (Gascogne) en Angleterre.<sup>135</sup> Le *quarter*, soit le quart d'un tonneau, n'était nul autre que la barrique bordelaise, dont la capacité coutumière de 32 *veltes* (243,56

---

<sup>132</sup> U. Stromer, *Püchel von mein geslecht und von abentewr* (vers 1390; éd. L. Kurras, Bonn: Deutscher Papierfabriken, 1990), fo. 40v; cf. L. Thorndyke, *op. cit.*, et A. Meskens, «Wine gauging in late 16th- and early 17th-century Antwerp», *Historia Mathematica*, 21 (1994), pp. 121-147.

<sup>133</sup> *Statutes at Large from Magna Carta to the end of the reign of King Henry the Sixth*, t. 1 (London: Baskett, 1769), p. 7 (1225): «One mesure of Wine shall be through our Realm, and one mesure of Ale, and one mesure of Corn, that is to say, the *Quarter* of London; and one breadth of dyed Cloth, Russets, and Haberjects, that is to say, two Yards within the lists; and it shall be of Weights as it is of Measures.» [Une mesure de vin sera dans notre Royaume, et une mesure d'ale, et une mesure de blé, soit le *Quarter* de Londres; et une largeur de drap teint, de *russet* et de mercerie, soit deux verges entres les bandes; et les poids seront comme les mesures.]

<sup>134</sup> *Ibid.*, p. 22: «That an *English Peny*, called a *Sterling*, round and without any clipping, shall weigh xxxii Wheat Corns in the the midst of the Ear, and xx *d.* do make an Ounce, and xii Ounces one Pound, and viii Pound do make a Gallon of Wine, and viii Gallons of Wine do make an *London Bushel*, which is the Eighth Part of a *Quarter*.» (Quant au boisseau de Bordeaux, 18 boisseaux ou 3 pipes de blé faisaient un tonneau de fret. J. Bernard, *op. cit.*, t. 3, *passim*.)

<sup>135</sup> *Ibid.*, p. 351 (année 1381): «... Et quant a retail des ditz novelx vins de Gascoign, d'Oseye & d'Espaign a amesners deinz mesme le Roialme par les Engleis ne soit [que] le galon de meillour tiel vin venduz deinz le Roialme avantdit...»

litres) pour le commerce entre marchands est restée inchangée jusqu'à la veille de la Révolution française.

Ainsi la stabilité chronologique de la barrique bordelaise comme mesure était la contrepartie d'une spécificité géographique qui était maintenue par la ville même pour des raisons commerciales.<sup>136</sup> A.-M. Cocula a pu démontrer, dans le cas de Bordeaux, que la barrique de cette ville servait d'instrument de concurrence contre les producteurs de vin des régions environnantes.<sup>137</sup> La municipalité veillait jalousement l'emploi de sa jauge, à la façon d'une marque de commerce. L'usage des mesures bordelaises ne dépassait donc pas la juridiction municipale ou tout au plus l'aire de dominance commerciale des négociants de la ville. La stabilité historique et la spécificité géographique de la jauge de Bordeaux permettent donc de cerner le lieu de fabrication de nos barriques.

### **La capacité historique de la barrique bordelaise**

Souvent, les statuts bordelais sur la jauge précisent seulement les dimensions externes de la barrique dont il suffisait, dans la pratique, de constater la conformité afin de s'assurer que la capacité tombait dans l'écart autorisé. Ainsi on évitait le jaugeage formel, procédure coûteuse nécessitant de retirer la bonde et de faire appel aux services d'un jaugeur assermenté. Périodiquement toutefois, les édiles se penchaient sur la question plus fondamentale de la «contenance» précise de leur barrique.

Cette question, étant donné l'importance historique de la jauge de Bordeaux, a intéressé plusieurs historiens dont J.-A. Brutails, Y. Renouard et A.-M. Cocula.<sup>138</sup> Leurs recherches tendent vers l'hypothèse que la jauge bordelaise, telle qu'établie au XVIII<sup>e</sup> siècle, a déjà été «stable» depuis

---

<sup>136</sup> Ainsi le hareng et le brai étaient commercialisés partout dans le *baril* hollandais et le fer selon le *quintal* biscaien. Cf. M. Mollat (1951), *op. cit., passim*, et I. Arregui Carrión, «Los antiguos pesos y medidas guipuzcuanos», in *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geográfica*, 24 (1996), pp. 59-79.

<sup>137</sup> A.-M. Cocula, *op. cit.*, pp. 263-284.

<sup>138</sup> J.-A. Brutails, *Recherches sur l'équivalence des anciennes mesures de la Gironde* (Bordeaux, 1912); Y. Renouard (1953, 1956), *ops. cit.*; A.-M. Cocula, *op. cit.* Cf. J. Bernard (1968), *op. cit.*, pp. 225-228, sur la division du tonneau en 2 pipes et en 4 barriques au XV<sup>e</sup> siècle.

plusieurs siècles. En prenant comme leur point de départ un rapport d'experts rendu au Parlement de Bordeaux en 1772 et entériné l'année suivante, ces recherches démontrent, par une analyse régressive, que la contenance de 1772 était inchangée depuis le XIII<sup>e</sup> siècle.<sup>139</sup> Selon Renouard, ce rapport d'experts fixe la barrique à de 29 à 30 *veltes* ou environ 100 pots «si elle est forte et environ 108 pots si elle est de bois mince ou refendu» alors qu'une référence de 1612 donne une capacité de 106 *pots*.<sup>140</sup> Pour les périodes plus reculées, l'hypothèse de stabilité s'étaye sur les textes fiscaux qui réitérent le rapport de 1:2:4 entre le tonneau, la pipe et la barrique. Ainsi, en prenant le *pot* à 2,2648 litres, les chercheurs concluent que la barrique restait «stable» à l'intérieur d'un écart de 225 à 250 litres.<sup>141</sup>

Nos recherches ont permis d'apporter plusieurs précisions à cette hypothèse, particulièrement à la définition de la contenance. Nous avons identifié deux arrêts du Parlement, de 1585 et de 1595 environ, qui fixent à 100 *pots* la capacité minimale des barriques entrant dans la ville du haut-pays, en conformité avec «l'ancienne forme et gauge».<sup>142</sup> Force est donc de constater que la «stabilité» postulée par les chercheurs antérieurs est relative et nous avons donc eu recours à l'arrêt de 1772 afin de comprendre cette relativité. Ce rapport à deux volets comporte un avis juridique, signé Dudon le 28 août, et une étude scientifique sur la capacité du *pot*, de la *velte* et de la barrique, signée Larroque

---

<sup>139</sup> ADG, Arrêts du Parlement, 28 août 1772 (30 folios manuscrits) et 21 avril 1773 (2 folios imprimés).

<sup>140</sup> Cité dans Y. Renouard (1953, *op. cit.*).

<sup>141</sup> Sa capacité actuelle est de 228 litres. J. Taransaud, *Le livre de la tonnellerie* (Paris: la Roue à livres, 1976), p. 101.

<sup>142</sup> AMB, BB19 (Registres de la Jurade), 1593-1595, avant dernière feuille, abimée (16 février 1585): «[*Arrest?*] des barricques et [*gauges?*] du hault pays [et *Senesc*]haucece de Bazadoys. Arrest de la Court de Parlement. Veu par la Court la requeste hury a elle presentee par le procureur general du Roy et sendict des Juratz de la ville de la Reaulle. Comptenant que pour esviter aux fraudes qui se font aux gauges des mesures des barricques a mettre vin, la Court, par son arreste y attache, auroict enjoinct aux Juratz et Consuls des villes de la Seneschaucece de Bazadoys, fere garder et observer l'ancienne forme et gauge a fere lesdictes barricques, pour fere l'ancienne gauge et mesure, et fere mettre ladite gauge en lieux ensuivent Dict, a este enterinant ladite requeste que la court a suyvant l'arrest paravant enjoinct a ne aultre feyre abus, lesdits Juratz et Consulz des villes de ladite Seneschaucece de Bazadoys fayre garder la gauge et mesure desdictes barricques; et fait Inhibicion et deffances a tous cerpantierz de barricques sur peyne de cinq cens escus du Soleil d'en fere aucunes faictes neufves ou vielles quelles ne tiennent pour le moins cent potz, et a toute maniere de gens d'en achepter ny s'en ayder a peyne de mil escus, et de confiscation desdictes barricques et vins estant en icelles; et, afin que nul n'en puisse pretendre cause d'ignorance, ordonne que le presant arrest sera leu et scellee par les lieux accoustumes, tant de la ville de La Reaulle que aultres lieux villes de ladite Seneschaucece. *Promulgue* a Bourdeaux en Parlement le seziesme jour du moys de fevrier mil cinq cens quatre vingtz cinq. Signe Dalesme.»

Dans le même registre (1595; 18<sup>e</sup> feuille): la défense aux «fiseurs de barricques en Bazadoys rien fere qu'elles ne tiren (?) et tiennent cent potz et à toute maniere de gens d'en acheter barricques quelles ne soient pas de la gauge...»

le 24 août. Il importe d'emblée de constater que ce rapport, selon le juriste Dudon, ne touchait pas au commerce du vin au détail où la contenance de 100 *pots* a toujours été respectée:

... tous ceux qui ont vendu du vin au détail n'ont jamais exigé du débitant que le produit de cent pots...<sup>143</sup>

En effet, le rapport répondait à «des contestations entre les vendeurs et les acheteurs des vins».<sup>144</sup> De ces contestations, Dudon fait comprendre qu'il s'agissait d'un désaccord récurrent au moment de la vente du vin «en gros» par le *vendeur* ou *propriétaire* qui le produisait et le mettait en barriques, à l'*acheteur* ou *débitant* qui le commercialisait «au détail».<sup>145</sup> Ces derniers prétendaient que la loi obligeait les grossistes de vendre leur vin en barriques de 110 *pots*, ce qui aurait constitué, selon le juriste, une exigence déloyale compte tenu du fait que la barrique de détail ne contenait que 100 *pots*:

... quelle perte pour un propriétaire qui doit vendre 40 tonneaux de vin au détail, que dix pots par Barrique? Il perdrait le onzième de sa Récolte, indépendamment de la rétribution qu'il seroit obligé de donner au débitant.<sup>146</sup>

Il n'y avait donc pas une contenance, mais bien deux, dont l'une à 100 *pots* s'appliquait aux ventes au détail et l'autre, plus élevée, s'appliquait aux ventes de gros. Toutefois, la contenance de gros semble avoir été mal connue, et sujette à une erreur «dont les juges n'ont pas été plus exempts que les parties».<sup>147</sup> Cette erreur était la croyance qu'il existait, dans le statut ou la coutume de Bordeaux, quelque texte qui fixait la contenance à 32 *veltes*, et que ces 32 *veltes* correspondaient à

---

<sup>143</sup> *Ibid.*, 5<sup>e</sup> fo.

<sup>144</sup> ADG, Arrêts du Parlement, 28 août 1772, 1<sup>er</sup> fo.: «... les difficultés qui se sont élevées sur la contenance des Barriques pendant le cours de la présente année, ont donné lieu à des contestations *entre les vendeurs et les acheteurs des vins...*»

<sup>145</sup> *Ibid.*, 1<sup>er</sup> folio: «... ces difficultés toujours renaissantes ne pourroient qu'être infiniment funestes *et aux propriétaires qui vendent leurs vins, et aux commerçants qui les achètent*», et 9<sup>e</sup> fo.: «... on n'employait pas autre fois du Bois aussi épais que celui dont on se sert maintenant pour loger les vins les plus précieux par leur qualité, ou ceux qui étant destinés à un plus long trajet, semblent exiger que l'on prenne plus de précautions.... Les *acheteurs* eux mêmes ont été les premiers à inspirer cette précaution.... »

<sup>146</sup> *Ibid.*, 5<sup>e</sup> fo.

<sup>147</sup> *Ibid.*, 2<sup>e</sup> fo.



110 *pots*.<sup>148</sup> Cette croyance permettait aux débitants d'exiger la contenance de 110 *pots* aux grossistes, qui estimaient la barrique de gros à quelques *pots* de moins. D'après le juriste toutefois, un tel texte légal n'existait pas: «on n'en trouvera point de type: nos statuts, notre coutume sont muets...» On apprend donc que la confusion sur la contenance de gros provenait du fait que celle-ci était exprimée primitivement en *veltes*, une ancienne mesure dont la conversion précise en *pots*, l'unité des débitants, était incertaine.

Ainsi, dans la deuxième partie du rapport, la question de la valeur du *pot*, de la *velte* et de la barrique de 32 *veltes* était abordée par l'érudit Larroque, «géomètre» décrit comme «un citoyen aussi recommandable par son zèle pour le bien public, que pour l'étendue de ses connoissances».<sup>149</sup> Son texte permet de suivre le déroulement de ses expériences ainsi que ses déplacements lorsqu'il se rendait chez les négociants pour emprunter leurs mesures. Prenant d'abord les mesures de *pot*, il les pesait, les remplissait d'eau et les pesait encore. Il mesurait l'eau entrant dans chaque *pot* en pouces cubes, mesure du roi, en admettant que le pied cube d'eau, aussi mesure du roi, pesait 70 livres de Bordeaux. Traduisons donc ses résultats en valeurs métriques, à partir du pied du roi (32,48 cm) et du poids spécifique de l'eau: la livre de Bordeaux pesait 0,4895 kg et le *pot* contenait 2,2639 litres, à un millilitre près la valeur de 2,2648 litres acceptée aujourd'hui.<sup>150</sup>

La définition de la *velte*, elle, résistait quelque peu au zèle du géomètre. Parmi les mesures de *velte* qu'il avait trouvées aux Chartrons, trois étaient réputées pour leur exactitude. Elles contenaient 15 livres d'eau chacune, plus, respectivement, 5½, 6 et 6½ onces. Le géomètre déclarait donc que la *velte* de Bordeaux était identique au «septier de Paris» de 15 livres 5/9 d'eau, mesure de Bordeaux.<sup>151</sup> En effet, selon J.-Cl. Hocquet, la *velte* s'assimilait au *setier* parisien de 7,611 litres, mesure-étalon «d'une grande stabilité» et en usage du XIV<sup>e</sup> siècle jusqu'à la Révolution.<sup>152</sup> Mais le

---

<sup>148</sup> *Ibid.*, 2<sup>e</sup> fo. Selon les expériences du géomètre, les mesures de *pot* rendaient toujours 4 livres 10 onces d'eau.

<sup>149</sup> La désignation de *citoyen* à Bordeaux sous l'Ancien Régime était conférée entre autres aux «Jurats», le corps d'officiers élus par et parmi la communauté des marchands.

<sup>150</sup> Cf. Y. Renouard, *op. cit.* (1953).

<sup>151</sup> À 0,4895 litres la livre, les trois *veltes* rendent 7,511 litres, 7,526 litres et 7,541 litres, et le «septier» 7,614 litres.

<sup>152</sup> J.-Cl. Hocquet, *La métrologie historique* (Paris: Presses universitaires de France, 1995), pp. 73-74. La confusion de nos jours est courante. J. Taransaud affirme qu'en 1844 la *velte* égalait 7,45 litres à Paris et 7,617 litres à Cognac où la «barrique» avait une capacité de 27 *veltes* (donc 205,7 litres). Selon lui, «au XVII<sup>e</sup> et au XVIII<sup>e</sup> siècle en

géomètre revenait à la valeur moyenne des trois mesures qu'il avait pesées, 15 livres 6 onces, et concluait que la barrique de 32 *veltes* équivalait à 106 *pots* 14/37 (240,9 litres).<sup>153</sup>

Il est clair alors que la coutume distinguait deux contenances, l'une pour la vente de gros, l'autre pour la vente au détail. La contenance de la barrique de détail, de 29 à 30 *veltes* ou de 100 *pots* (226,5 litres), ne fut jamais contestée et la loi bordelaise en exigeait la conformité aux «fiseurs de barriques» dans l'arrière-pays.<sup>154</sup> La barrique de gros contenait 32 *veltes*, la même contenance donnée par la loi anglaise du XIII<sup>e</sup> siècle. Cette différence entre les barriques de détail et de gros, et la tolérance entre 106 et 110 *pots* qui semble avoir existé entre marchands, expliquent donc les références divergentes sur la capacité de la barrique bordelaise. Le pilote normand Antoine de Conflans constatait, au début du XVI<sup>e</sup> siècle, que la coutume des marchands ponantais avait toujours été d'aller au-delà de leur seule obligation:

Les gens qui vont et naviguent dans les mers meditareennes sont plus subtilz, au moins marchandent plus subtilement, que ceulx de la mer oceane, car ilz marchandent tout a poix comme quintaulx, livres, jusques a une once ou demye, et par caratz, qui est le xxiiii<sup>m</sup> d'une choze. Ceulx de Ponnant marchandent a tonneaulx, a barilz et a mesures et vont franchement et liberalement en besongne.<sup>155</sup>

Le tableau 2.1 résume nos conclusions sur la capacité historique de la barrique bordelaise:

---

Guyenne» la barrique contenait 108 *pots* ou 30 *veltes*, «soit de 215 à 228 litres pour le vin». J. Taransaud, *op. cit.*, pp. 98-99 et 154.

<sup>153</sup> À 7,61 litres la *velte*, les 32 *veltes* auraient équivalu à 243,6 litres ou 107,5 *pots* (107,8 *pots* du géomètre).

<sup>154</sup> L'une de celles-ci, jaugée à 101 *pots* 5/8, était appelée «une véritable barrique forte» et encore «la ditte barrique que l'on a dit être forte» (*ibid.*, 10<sup>e</sup> fo.). Ces mesures: 1 - épaisseur des douves au bouge 9¼ lignes (22 mm) et n'excédait pas un pouce (27 mm) entre le bouge et les jables; 2 - l'épaisseur du fisteau ou de la partie des douves en-dehors des fonds au pied du chanfrein 15 lignes (34 mm); 3 - épaisseur du fond au milieu 11 lignes (25 mm) et près du chanfrein 8¼ lignes (19 mm); 4 - longueur externe de la barrique 2 pieds 10 pouces 3 lignes (927 mm); 5 - circonférence au bouge 6 pieds 8 pouces justes (216 mm); 6 - circonférence à chaque bout 6 pieds 1 ligne (195 mm); le fisteau 2 pouces 2 lignes (59 mm); enfin, «les douelles avoient été bien blanchies & parées dans tout l'intérieur.»

<sup>155</sup> M. Mollat du Jourdin et F. Chillaud-Toutée, «Le Livre des *Faiz de la marine et navigaiges* d'Antoine de Conflans, v. 1516-1520», in *Actes du 107<sup>e</sup> Congrès national des Sociétés savantes, Brest, 1982* (Paris, 1984), pp. 9-44; p. 25.

Tableau 2.1. La capacité historique de la barrique bordelaise		
	en pots de 2,2648 litres	en veltes de 7,6111 litres
de détail	100 pots (226,5 litres)	de 29 à 30 veltes (de 220,7 à 228,3 litres)
de gros	106, 108 ou 110 pots (240,1, 244,6 ou 249,1 litres)	32 veltes (243,6 litres)

Sans être la seule «barrique» en usage en Atlantique, celle de Bordeaux se distinguait légèrement de son homologue de Bayonne qui aurait eu une capacité de 246,7 litres vers 1447.<sup>156</sup> La barrique de La Rochelle, elle, s'éloignait à peine de son homologue bordelaise, au point que la distinction à partir de données archéologiques semble impossible.<sup>157</sup> En Bretagne, on mettait les sardines et les harengs<sup>158</sup> en «barriques» d'environ la moitié de la taille des barriques bordelaises.<sup>159</sup>

<sup>156</sup> J.-A. Brutails, *op. cit.*, p. E. Goyheneche, *op. cit.*, p. 135. Cf. les jauges de Bayonne et de Bordeaux dans la vente par Martin de Burgaronne de Biarritz de 25 barriques «de poisson appelle thonyes bonne et marchand emfustee en bonne fustaille gauge de Bourdeaux ou Bayonne de la prochaine pesche qu'il fera Dieu aydant audit lieu de Biarritz», à livrer à Biarritz au mois de septembre suivant. ADG, 3E 2417, fo. 1338v-1339v (R. Brigot, 19 mars 1565). Sa pêche terminée, Burgaronne fit construire un navire, 3E 5405, fo. 855r-v (*ibid.*, 18 décembre 1565).

<sup>157</sup> J. Taransaud, *op. cit.*, p. 101, accorde à la bayonnaise 270 litres, à la rochelaise 225 litres et à la bordelaise 220 à 225 litres. R. Brunet, *Manuel de tonnellerie* (Paris: J.-B. Baillièrre, 1948), p. 123, donne 270 litres, 226 litres et 225 litres.

<sup>158</sup> Cf. ADG, 3E 2417, fo. 1072v-1073r (R. Brigot, 31 janvier 1565), la vente de deux barilz de harenc plain.

<sup>159</sup> Douze barriques de hareng égalent un lest, ADG, 3E 5406, fo. 701v-702v (N. Duprat, 10 octobre 1565). Traduction: 9 barriques bretonnes de hareng égalent 4 barriques bordelaises, puisqu'on évalue le lest à 16 barils et le tonneau à 12 barils ou à 4 barriques bordelaises.

Mais 4 barriques de sardines font 1 tonneau, *ibid.*, fo. 880r-881v (26 décembre 1565). Cf. J. Savary de Bruslons, *Dictionnaire universel de commerce* (Genève: Cramer et Philibert, 1742), cols. 687-688: «Les futailles dont on se sert [pour les sardines], sont un peu plus grandes qu'une demi-barrique... Quoique ces futailles sont petites, on n'en donne cependant que quatre pour un tonneau...

«Sur la fin de la pêche, lorsque les Sardines sont un peu grandes, il s'en presse aussi en barriques de la grosseur ordinaire; mais celles-là s'achètent & se vendent au compte, pour lequel on se rapporte à la bonne foi des Pêcheurs qui les arrangeant dans les barriques, & marquent sur l'un des fonds la quantité de Sardines qu'elles contiennent....»

## La barrique bordelaise et le commerce d'huile de baleine des Basques

Laquelle des barriques, celle des grossistes ou celle des détaillants, avait été adoptée par les Guipúzcoans dans leur pêche à la baleine? Un grand nombre de références de Guipúzcoa précisent la contenance d'une barrique d'huile de baleine au moment de sa vente. Dans la majorité des cas, la contenance était exprimée en termes de poids, soit «*cuatro quintales cada barrica*», soit «*400 libras de Guipúzcoa*», indiquant selon les deux formules un poids identique de 196,8 kg d'huile.<sup>160</sup> J.-Cl. Hocquet a soutenu que les huiles étaient pesées en raison de leur moindre poids spécifique par rapport au vin. Il nous semble en revanche que l'on pesait l'huile de baleine parce que son poids spécifique variait selon sa qualité.<sup>161</sup> H. Doursther au XIX<sup>e</sup> siècle le donnait à 0,923 mais selon Hocquet, on estimait autrefois les huiles à 0,90.<sup>162</sup> En privilégiant le chiffre de Doursther, tiré des pratiques de l'époque, les 400 *libras de Guipúzcoa* passeraient à 213,2 litres, toujours bien en-deçà des 100 *pois* (226,5 litres) de la barrique bordelaise.<sup>163</sup>

Dans les mêmes sources guipúzcoanes, nous retrouvons des références indiquant que la jauge de Bordeaux était aussi couramment employée par les baleiniers, comme dans la vente en 1530 de «douze barriques de balayne, aussi bonne et marchande, sans elles ne sans queuhe, ladite barrique de la gauge de ceste ville de Bourdeaulx».<sup>164</sup> On retrouve aussi une plainte déposée en 1553 par des marins guipúzcoans qui, sur le retour de Terre-neuve, étaient dépouillés par des Français de 66

---

<sup>160</sup> «Quatre quintaux chaque barrique» et «400 livres de Guipúzcoa». La *libra de Guipúzcoa* égalait à 0,492 kg. P. de Balzola, *Tablas de Correspondencia de todas las Pesas y Medidas de Guipúzcoa y las principales des extranjero con las del sistema métrico ... publicadas en 1853* (San Sebastian: Imprenta de la Provincia, 1917), tableau 6. La *libra de Guipúzcoa* ressemblait donc à la livre de Bordeaux de 0,490 kg.

<sup>161</sup> C'était le cas du goudron des Landes, auquel les brûleurs ajoutaient volontiers des pierres. R. Aufan et F. Thierry, *Histoire des produits résineux landais* (Arcachon: Graphica, 1990), pp. 63-65.

<sup>162</sup> H. Doursther, *Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes, contenant des tables des monnaies de tous les pays* (Bruxelles, 1840; Amsterdam: Meridian, 1965), p. 399; cf. L. Ross (1980, *op. cit.*), p. 49.

J.-Cl. Hocquet, *op. cit.*, pp. 73-74: «... la masse volumétrique du vin et de l'huile sont différentes: l'huile a un poids spécifique de 0,9, le vin de 0,99 soit 10% de plus. Les futailles de vin étaient par conséquent plus petites et entretenaient avec celles d'huile un rapport de 9 à 10 (*sic*). On rétablissait le rapport numérique par une pratique née dans l'Antiquité et qui survécut du Moyen Age au XIX<sup>e</sup> siècle: l'huile était le plus souvent pesée et commercialisée au poids.»

<sup>163</sup> À 0,9 kg/litre, les 400 *libras* égalent 218,7 litres.

<sup>164</sup> La denrée appelée «baleine» était la chair des cétacés, «sans ailes ne sans queue». ADG, 3E 9820, fo. 417(22 mars 1530), dans S. Barkham, «Los Vascos y las pescerías transatlánticas (1517-1713)», in E. Ayerbe, éd. et S. Barkham, coord., *Itasoa 3. Los Vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII* (San Sebastian: ETOR, 1988), p. 37.

«barriques de graisse, sain de baleines, bondées et ouillées et de bonne graisse nette et claire, de grandeur de la futaille à la jauge de Bordeaux.»<sup>165</sup> L'emploi de cette tournure lors d'un litige reflète l'autorité de l'étalon bordelais dans le monde atlantique.<sup>166</sup> Dans deux actes, la jauge de Bordeaux était associée spécifiquement aux barriques du *San Juan*. Les frères Echaniz, harponneurs à bord du *San Juan* qui vendaient à l'avance de l'huile du voyage de 1565, promettaient de la livrer en des barriques de la description suivante.<sup>167</sup>

... quatre barriques de graisse et sain de Terreneuve, bonnes et marchandes et ouillées et bien élaborées de la mesure et contenance de Bordeaux...

.... sept barriques de graisse et huile de baleine, en bons fûts de la grandeur ordinaire de la jauge et mesure de Bordeaux...

Nous avons l'impression que seule la jauge de Guipúzcoa avait cours dans les contextes juridiques, alors que dans les ports de mer, la jauge de Bordeaux côtoyait celle de Guipúzcoa - au moins jusqu'au milieu des années 1560. I. Carrión recense d'autres exemples de l'emploi en parallèle d'étalons français et espagnols dans ces ports.<sup>168</sup> Il n'y avait donc pas une seule jauge d'huile de baleine, mais deux: la barrique de 400 *libras* de Guipúzcoa (213,2 litres), et la barrique bordelaise qui contenait soit 100 *pots* (226,5 litres), soit 32 *velles* (243,6 litres).

---

<sup>165</sup> ARCH, pleitos civiles, Perez Alonso fenecidos, 1560-2 (4 juillet 1553), cité dans S. Barkham, *ibid.*, p. 30, note 23: «...66 barricas de grasa, sayn de ballenas, taponadas e reinchadas e de buen grasa, linpia y clara, de tamaño de la barriqueria que se haze en la gaoga de Burdeos...»

<sup>166</sup> Une formule parallèle vient de Séville en 1575, selon laquelle la *tonelada* andalouse égalait «deux pipes de vin ou d'eau, ou autre chose qu'elles peuvent contenir, de celles de 27 *arrobas* et demi qui sont faites dans le faubourg de Carretería à Séville, au bord de la rivière.» J. Escalante de Mendoza, *Itinerario* (Sevilla, 1575), in C. Fernández Duro, *Disquisitiones náuticas*, t. 5 (Madrid: 1895), pp. 161-162: «...dos pipas de vino o de agua, o de lo que las quisieren henchar, de las de a veinte y siete arrobas y media que se hacen en el arrabal de la Carretería de Sevilla, frontero al río.»

<sup>167</sup> AHPG, III, 1793, fo. 20r (P. Iturriaga, Orio, 20 avril 1565), «...*quatro barricas de grasa y sayn de Tierranbueba, buenas e marchantes e reynchidas e bien acondicionadas de la medida e boja de Burdeos...*»; AHPG, III, 1791, fo. 33r (P. Iturriaga, Orio, 2 mai 1565), «...*siete barricas de grasa e azeyte de ballenas, en buenas fuytes del grandor hordinario de la jauja y medido de Burdeos...*»

<sup>168</sup> I. Carrión Arregui, *op. cit.*: la *fanega*, la *libra*.

## La capacité des barriques de Red Bay. Formule et mesures

L'analyse des barriques de Red Bay confirme l'emploi de la jauge de 100 *pots*, mais la même analyse indique que la barrique de 400 *libras* de Guipúzcoa avait, elle aussi, une place dans la cale du baleinier de Red Bay. En effet, parmi les 196 barriques représentées à Red Bay, 41 étaient suffisamment complètes pour permettre de calibrer leur capacité. De ce nombre, nous avons «jaugeé» 25 dont cinq étaient aussi calibrées par L. Ross et 14 autres par C. Bradley. Ce dernier a estimé, en outre, la capacité de 16 barriques remises à l'eau à Red Bay et que nous n'avons donc pas vues. La méthode et les résultats de Ross étaient similaires aux nôtres, mais les capacités obtenues par Bradley relèvent d'une méthode abrégée qui empêche leur intégration à nos analyses, et il faudra donc isoler les 16 capacités que nous n'avons pu recalculer.

Deux principes règlent le calcul de la capacité des barriques: le choix de formule volumétrique, et le choix des points auxquels les mesures de base sont prises. La formule volumétrique que nous avons utilisée est celle du *double cône tronqué*, déjà utilisée par Ross en 1979 pour calculer la capacité de cinq futailles.<sup>169</sup> Elle est basée sur la formule volumétrique d'une colonne,  $H \pi r^2$ , dans laquelle  $H$  est la hauteur et  $r$  le rayon. Toutefois, pour une futaille dont le rayon est plus grand au bouge ( $r_1$ ) qu'aux fonds ( $r_2$ ), l'obtention de  $r^2$  s'avère plus complexe, comme le montre la formule du *double cône tronqué*:

$$H \pi [(r_1^2 + r_2^2 + r_1 r_2) \div 3]$$

Cette méthode laborieuse pour arriver à l'équivalent de  $r$ , par rapport à la simple adoption de la moyenne des rayons  $r_1$  et  $r_2$ , s'explique par le résultat suivant qu'elle apporte: plus les valeurs  $r_1$  et  $r_2$  présentent un écart élevé, plus le résultat est supérieur à la moyenne de ces valeurs (figure 2.2).

Dans l'application de cette formule aux objets archéologiques, les valeurs  $H$ ,  $r_1$  et  $r_2$  se rapportent aux points reflétant la véritable surface interne des barriques. Pour obtenir la valeur  $H$ , la mesure de base a été l'intervalle entre les deux «jables», ou rainures recevant les fonds à chaque

---

<sup>169</sup> L. Ross, *op. cit.*, p. 73: il s'agit des barriques 12N20, 14M5, 14M7, 14M9, 14N12.

extrémité de la futaille. Ensuite, nous en avons enlevé 1 cm, pour deux raisons. Premièrement, l'intervalle a été mesuré en ligne droite puisque les douves, disloquées pendant quatre siècles, avaient retrouvé la droiture naturelle des fibres du bois, alors qu'à l'origine les parois de la futaille étaient bombées. La courbe donnée aux douves aurait eu l'effet de rapprocher les jables de presque 3 mm.<sup>170</sup> Deuxièmement, le jable ne correspond pas à la surface interne du fond car le pourtour des fonds était chanfreiné afin de l'insérer dans le jable et, de ce fait, la paroi interne de chaque fond projetait environ 4 mm du jable vers l'intérieur de la barrique.

Pour obtenir la valeur  $r_1$  représentant le rayon interne le plus petit, les diamètres des deux fonds servaient de mesures de départ. Nous avons retenu les diamètres pris dans le sens des fibres du bois, où la distorsion associée au bois gorgé d'eau est à peu près imperceptible.<sup>171</sup> Puis, ayant calculé le diamètre moyen des deux fonds, nous en avons enlevé 1 cm pour tenir compte de l'insertion de l'«arête» du fond dans le jable. Ce diamètre interne a produit ensuite le rayon  $r_1$ .

Pour obtenir la valeur  $r_2$  ou le rayon au bouge, nous avons d'abord mesuré la largeur de chaque douve subsistante à ses extrémités et à son milieu et, à partir du total de ces mesures respectives, trouvé le rapport entre le rayon au bouge et le rayon aux fonds.<sup>172</sup> Ce rapport, dans l'ordre de 1,12, était multiplié par le rayon au fond, déjà obtenu, pour arriver au rayon au bouge.

---

<sup>170</sup> En moyenne, le diamètre des futailles au centre correspondait à 1,109 fois le diamètre aux extrémités. Donc, sur une distance typique de 77,9 cm de jable à jable en ligne droite, l'arc de la douve déviait de 2,88 cm de la ligne droite.

<sup>171</sup> Ce problème semble avoir peu préoccupé les deux premiers analystes de la futaille de Red Bay. L. Ross remarquait que les fonds, alors gorgés d'eau, avaient une forme ovale, ayant une dimension plus importante dans le sens transversal aux fibres du bois, et se demandait si cela indiquait «a conscious design created by the cooper to compensate for the tendency of wood to compress across its grain» (L. Ross, 1980, *op. cit.*, pp. 112-113). C. Bradley enregistrait simplement le «diamètre moyen» (*average diameter*) pour la majorité des fonds (1983, *op. cit.*, p. 3).

Nos mesures, prises sur le bois séché, révèlent une nette réduction de la dimension transversale aux fibres du bois par rapport aux mesures de Ross et de Bradley. Le diamètre moyen de 60,1 cm pour 32 fonds avant séchage a été réduit à 57,4 cm après séchage. Par contre, les mesures dans le sens des fibres, avant et après séchage, ont donné sensiblement le même chiffre de 58,6 cm. Une légère différence des mesures avant et après séchage dans le sens des fibres a été mesurable sur une distance plus longue, l'intervalle entre les jables étant d'environ 0,1 cm sur 78 cm.

<sup>172</sup> La moyenne de ce rapport s'établit à 1,1097, mais le calcul a été fait pour chaque barrique. Les valeurs individuelles vont de 1,087 à 1,163 (entre 1,094 et 1,138 dans 80% des cas).

Par cette méthode, nous avons calculé la capacité moyenne des 25 barriques à 223,6 litres, mais les valeurs individuelles s'étalent sur un écart important: de 205,5 à 236,6 litres (tableau 2.3 et figure 2.3).

Nous avons ensuite tenté de comprendre les valeurs obtenues par C. Bradley pour les 16 futailles remises à l'eau dans l'espoir d'élargir notre base de données. Au lieu d'emprunter la méthode relativement laborieuse que nous avons préconisée, Bradley calculait les volumes simplement à partir de l'intervalle entre les jables ( $H$ ) et du rayon «moyen» des deux fonds ( $r$ ).<sup>173</sup> Afin de comprendre les enjeux liés à la comparaison de ses résultats avec les nôtres, nous avons confronté les données de Bradley aux nôtres pour les 14 barriques conservées. D'après Bradley, la capacité moyenne de ce groupe de 14 est de 221,2 litres, alors que nous obtenons 224,5 litres, de 1,5% plus élevée. Cette similitude camoufle toutefois la grande asymétrie des capacités individuelles, celles de Bradley allant jusqu'à 10,7 litres au-delà et 15,2 litres en-deçà des nôtres (tableau 2.2). Le facteur déterminant de cette asymétrie est la taille du fond: plus le fond de la barrique est grand, plus la capacité obtenue par Bradley est élevée par rapport à la nôtre, et inversement. Les tonneliers savaient visiblement contrecarrer l'effet d'un bouge légèrement trop large ou trop petit en dotant les fonds d'un diamètre inversement exagéré. Cette nuance, captée par notre méthode, échappe à celle que privilégie Bradley. En outre, la méthode de Bradley a l'effet d'augmenter les capacités déjà fortes et de diminuer celles qui sont déjà faibles. Un écart de 41,5 litres sépare la plus grande capacité de la plus petite, alors que selon notre méthode, l'écart n'est que 30,9 litres, donc 25% de moins.

C'est donc avec réserve que nous utilisons les capacités obtenues par Bradley pour les 16 barriques remises à l'eau. Elles apparaissent dans le tableau 2.3 et dans la figure 2.3, mais séparées des nôtres. Nous les avons utilisées pour confirmer deux tendances qui se dégagent de nos données: la capacité moyenne de l'ensemble des barriques et la division des capacités individuelles en deux groupes distincts.

---

<sup>173</sup> Cette méthode abrégée était adoptée dans un intérêt d'économie. L'approche que nous avons préconisée requiert non moins de 80 mesures pour chaque futaille alors que celle de Bradley s'appuie sur moins d'une vingtaine. Pour ce qui est des calculs et leur vérification, en 1979-1981 ils s'effectuaient encore à la main puisque les calculatrices de l'époque refusaient de fonctionner dans l'humidité et la salinité de Red Bay!



**Tableau 2.2. Analyse de la méthode simplifiée de C. Bradley**

Les premières colonnes montrent les capacités obtenues par C. Bradley selon sa méthode simplifiée basée sur la formule du *cylindre* et les capacités obtenues par nous pour les mêmes barriques selon la formule du *double cône tronqué*. Une fois l'erreur dans les capacités obtenues par C. Bradley est organisée dans une progression (colonne 4), un rapport se dégage avec le diamètre réel des fonds (colonnes 7 et 8): plus les fonds sont grands, plus la méthode de C. Bradley exagère la capacité. Aucun rapport ne se dégage d'une comparaison entre l'erreur et la distance réelle entre les jables (colonnes 5 et 6).

1	2	3	4	5	6	7	8
Barrique	B.L. (litres)	C.B. (litres)	erreur de C.B. (litres)	jables (cm)	écart type (cm)	fonds (cm)	écart type (cm)
14M20	230,6	215,4	- 15,2	78,8	+ 0,8	59,0	- 1,1
16N26	223,5	211,8	- 11,7	77,6	- 0,4	59,0	- 1,1
14M25	212,1	204,3	- 7,8	75,5	- 2,5	58,7	- 1,4
16N23	223,0	214,7	- 8,3	76,7	- 1,3	59,7	- 0,4
14M16	216,9	209,7	- 7,2	77,1	- 0,9	58,8	- 1,3
18N35	231,4	225,4	- 6,0	80,0	+ 2,0	59,9	- 0,2
18N34	217,3	212,0	- 5,3	77,8	- 0,2	58,9	- 1,2
16N15	236,6	232,0	- 4,6	79,4	+ 1,4	61,0	+ 0,9
16M14	228,0	224,8	- 3,2	78,7	+ 0,7	60,6	+ 0,5
18N33	225,5	225,7	+ 0,2	76,6	- 1,4	61,2	+ 1,1
14M29	221,8	222,8	+ 1,0	79,6	+ 1,6	59,7	- 0,4
14N28	217,1	222,4	+ 5,3	76,6	- 1,4	60,8	+ 0,7
16N18	231,4	237,6	+ 6,2	78,7	+ 0,7	62,0	+ 1,9
16M17	228,1	238,8	+ 10,7	79,1	+ 1,1	62,0	+ 1,9
<b>Moyennes:</b>	<b>224,5</b>	<b>221,2</b>	<b>- 3,3</b>	<b>78,0</b>		<b>60,1</b>	

**Colonnes:**

1. = numéro de barrique
2. = capacité selon B. Loewen (formule du double cône tronqué)
3. = capacité selon C. Bradley (formule du cylindre)
4. = erreur de la capacité selon C. Bradley (litres)
5. = distance entre jables selon C. Bradley
6. = écart type de la distance entre les jables, basé sur une distance moyenne de 78,0 cm
7. = diamètre des fonds selon C. Bradley
8. = écart type du diamètre des fonds, basé sur un diamètre moyen de 60,1 cm

### Les barriques de Red Bay et la jauge de Bordeaux

Nos conclusions sur la jauge des barriques de Red Bay font référence au tableau 2.3 et à la figure 2.3 qui montrent nos capacités et celles de C. Bradley. Quant à ces dernières, nous montrons d'abord les valeurs calculées par Bradley et ensuite, les mêmes valeurs après avoir été normalisées afin de faciliter leur comparaison avec nos capacités. Cette normalisation comporte deux ajustements apportés à chacune des valeurs de Bradley. Nous avons premièrement augmenté chacune de ces valeurs de 1,5%

(3,3 litres en moyenne), afin de les centrer sur une moyenne de 223,3 litres, identique à la nôtre. Deuxièmement, nous avons reporté chaque nouvelle valeur vers leur moyenne par un facteur de 25%, afin de réduire l'écart entre la plus grande et la plus petite; ce nouvel écart est donc identique à celui qui caractérise nos capacités. Ces ajustements permettent une comparaison visuelle de l'ensemble des valeurs de Bradley et des nôtres, sans toutefois corriger les valeurs individuelles calculées par Bradley. Ainsi, on voit que 80% des capacités se répartissent en deux groupes principaux: 56% se groupent autour de la valeur de 100 *pots* (226,5 litres) et 24% près de la valeur de 400 *libras* (213,2 litres). La grande majorité dépasse la barre de 400 *libras* (94 *pots*). Cette distribution nous amène à conclure que deux tiers des barriques correspondent à la jauge de Bordeaux et un tiers à la jauge de Guipúzcoa.

Une deuxième analyse explique l'existence de deux jauges au sein d'une même cargaison. Dans notre groupe de 25 barriques, celles ayant une capacité de moins de 100 *pots* avaient été réparées en écourtant les douves par rapport à la longueur des douves dans les barriques de plus de 100 *pots*. Le tableau 2.3 montre la classification des barriques dans les catégories d'état «neuf», «réparé» ou «rebâti». Les critères qui ont amené à détecter un fût «réparé» ou «rebâti» incluent le raccourcissement des douves à la suite de la fracture d'une extrémité; la présence de marques de propriété indiquant plusieurs cycles d'usage; et la présence d'un «trait d'assemblage» aidant à retrouver l'ordre des douves à la suite de leur démontage. (Ces indices sont discutés plus loin.) Les barriques que nous avons considérées en état «neuf» ne présentent aucun indice de réfection majeure.

La division entre les barriques réparées et les barriques neuves se situe au seuil de 100 *pots*, ou 226,5 litres. La jauge pour les barriques neuves était donc la bordelaise, alors que durant leur carrière dans le commerce d'huile de baleine, la capacité diminuait à la suite des inévitables réparations. Toutefois, pour ces dernières, la jauge de Guipúzcoa était maintenue. Cette lecture est appuyée par la dendrochronologie, qui atteste que les barriques des deux jauges, les neuves et les vieilles, provenaient de la Bretagne. La distinction des jauges de Bordeaux et de Guipúzcoa, et leurs emplois respectifs pour la fabrication et la réparation, confirme que les barriques de Red Bay étaient construites à Bordeaux.

Tableau 2.3: Capacités et indices de «vieillesse»

## 1. Capacités et descriptions de 25 barriques (cap. moy. 223,6 litres)

Numéro	Capacité	État	Trait	Douves à 2 jables	Douves récupérées	Marques	Trous rebouchés
16L7	205,5	rebâti	brisé	0	7	1	27
14N26	205,7	rebâti	brisé	1	15	0	13
14M7	209,2	réparé	continu	1	7	1	13
14M25	212,1	rebâti	continu	2	3	1	17
14M5	215,2	rebâti	brisé	21	21 (2 en hêtre)	0	8
14M16	216,9	rebâti	brisé	2	7 ou 8	1	16
14N28*	217,1	rebâti	-	1	3 à 5	2	21
18N34	217,3	réparé	-	0	1 ou 2	2	7
14M29*	221,8	rebâti	-	1	6	1	51
14N12*	222,5	rebâti	brisé	2	2	0	17
16N23*	223,0	rebâti	brisé	2	7 ou 8	1	21
16N26	223,5	rebâti	brisé	13	13 (2 en hêtre)	1	22
18N33	225,5	réparé	-	0	1 (1 en hêtre)	1	8
<b>100 pots = 226,5 litres</b>							
12N20	227,6	neuf	continu	0	0	1	20
16M14	228,0	rebâti	-	5	9	3	16
16M17 (hêtre)	228,1	neuf	-	0	0	0	20
14M9	228,6	réparé	continu	0	5	2	35
16N17	230,5	neuf	-	0	0	1	21
14M20	230,6	neuf	-	0	4	1	31
14M30	231,1	rebâti	continu	3	3	1	19
16N18	231,4	neuf	-	0	2 ou 3	0	22
18N35 (hêtre)	231,4	neuf	-	0	0	0	7
10N8 (hêtre)	234,2	neuf	-	0	0	0	2
10N3 (hêtre)	235,9	neuf	-	0	0	0	3
16N15**	236,6	neuf	-	0	0	1	7

## 2. Capacités et descriptions d'après C. Bradley (cap. moy. 220,0 litres)

16N24	194,5	usé	-	0	0	1	oui
16N9	209,8	usé	-	0	0	1	oui
16L4	210,7	rebâti	brisé	4	6 (2 en hêtre)	0	oui
14N27	212,4	rebâti	-	3	4 (2 en hêtre)	0	oui
16N21	212,6	rebâti	-	4	4 (1 en hêtre)	0	1 fond
14N26	213,5	usé	continu	0	0	1	non
16N7	221,2	rebâti	brisé	0	6 (en hêtre)		Ooui
14N25	221,8	rebâti	brisé	2	0	0	oui
14L14	222,6	rebâti	brisé	plus.	plusieurs	1	oui
<b>100 pots - 3,6 litres = 222,9 litres</b>							
16M7	224,1	réparé	-	1 (hêtre)		1	Ooui
16N25	224,9	réparé	continu	0	3	1	non
14N29	225,5	neuf	-	0	1	0	oui
16N12	229,5	réparé	brisé	1	1	1	oui
16M12 (hêtre)	229,7	neuf	-	0	3	0	non
16N14	230,5	neuf	-	0	1	1	oui
16M10	236,0	rebâti	continu	plus.	3		oui

\* = douve originelle de la barrique, datée par dendrochronologie

\*\* = douve originelle de la barrique, analysée par dendrochronologie mais non datée

La division en deux groupes interdépendants jette aussi une lumière sur une stratégie des armateurs baleiniers. Pour chaque barrique «vieille» qui sombrait sous l'étalon officiel, il y avait une «neuve» de plus grande capacité pour conserver une moyenne de 100 *pots* pour l'ensemble des barriques. Dans la mesure où ce groupe de barriques est typique d'une cargaison intégrale, il témoigne de la stratégie des armateurs qui coordonnaient l'achat de futaille neuve avec le maintien en service de la futaille vieillissante, tout en respectant une contenance moyenne réglementaire.

### 2.3. En Biscaye, bercaïl de l'épave de Red Bay

L'étude archéologique du site de Red Bay permet enfin d'identifier un troisième escale dans l'itinéraire des barriques. En effet, il est possible de démontrer que le navire, dont les vestiges architecturaux forment le contexte *in situ* des barriques, était construit sur la côte de la Biscaye. Cette donnée, conjuguée avec nos connaissances sur la pratique d'armer les baleiniers biscaïens au XVI<sup>e</sup> siècle, confirme que les barriques furent expédiées en Biscaye après leur fabrication à Bordeaux, et avant leur voyage au Labrador.

Lorsqu'on tente de cerner la provenance géographique d'une épave à partir des seuls vestiges archéologiques, on fait appel notamment à la dendrochronologie. Dans ce cas toutefois, les analyses par F. Guibal ont seulement pu établir que l'origine du bois prélevé des bordages en chêne était quelque part au sud de la Loire.<sup>174</sup> L'on a fait appel aussi aux typologies formelles d'épaves du XVI<sup>e</sup> siècle mais, là encore, nos connaissances actuelles permettent seulement d'identifier un style ibéro-atlantique.<sup>175</sup> En revanche, une analyse qui exploite le caractère régional des mesures historiques réussit à dégager l'origine biscaïenne du navire à partir du système de mesures encodé dans ses vestiges.

---

<sup>174</sup> F. Guibal, *op. cit.*, p. 4: «Les références utilisées couvrent le domaine géographique suivant: Bretagne, Val de Loire, Bourgogne 29, Franche-Comté 43, Belgique Meuse, Suisse Neuchâtel.»

<sup>175</sup> Th. Oertling, «The few remaining clues...», in J.B. Arnold, ed., *Underwater Archaeology Proceedings from the Society for Historical Archaeology Conference*, Baltimore, 1989, pp. 100-103.

Les recherches de J.-P. Proulx ont révélé que le système de mesure utilisé par les constructeurs du navire biscatais était propre à une région extrêmement restreinte: l'orée maritime des provinces basques de la Vizcaya, du Guipúzcoa et du Labourd.<sup>176</sup> Le système était basé sur une mesure linéaire de 57,46 cm dite le *codo de ribera*, ou «coudée de rivière», dans le parler des *carpinteros de ribera* biscatais. Le *codo* des charpentiers de rivière n'était pourtant pas la seule mesure de ce nom en Guipúzcoa. Il y avait parfois confusion avec le *codo de Castilla* de 55,71 cm, une mesure répandue en Espagne qui s'intégrait aux systèmes européens basés sur la *toise* de 1,949 mètre et la *vara*, ou verge, de 0,836 mètre. Chaque *codo* se divisait en deux *pies* (pieds), et chaque *pie* en 12 *pulgadas* ou 16 *dedos* (pouces, doigts). On considérait que le *codo de ribera* équivalait à 33/32 du *codo de Castilla*<sup>177</sup> et les charpentiers, pour expliquer leur *codo* aux profanes, le disaient ainsi: «deux pieds dont trois font la *vara* de Castille plus un doigt mis de travers».<sup>178</sup>

Alors que J.-P. Proulx a pu démontrer que les principaux utilisateurs du *codo de ribera* étaient des charpentiers de navire,<sup>179</sup> nos recherches révèlent que cette mesure prévalait aussi dans la foresterie navale.<sup>180</sup> Pour la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, les références au *codo de ribera* abondent dans les archives relatives à la côte basque, confirmant l'usage de cette mesure par tous les métiers

---

<sup>176</sup> J.-P. Proulx, «Essai sur la jauge des navires basques au XVI<sup>e</sup> siècle», in *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, Actes du 118<sup>e</sup> congrès national annuel des sociétés historiques et scientifiques, Pau, octobre 1993 (Paris: Éditions du CTHS, 1995), pp. 115-124.

<sup>177</sup> Cette description du *codo de ribera* fut officialisée pour la jauge de navire en Espagne selon une cédula de C. de Barros le 20 août 1590. Biblioteca Nacional, Madrid, Sección de Manuscritos, no. 1816, fo. 121-123, reproduit par J. Pulido Rubio, *El piloto mayor de la casa de contratación de Sevilla* (Sevilla: 1950), p. 949; et J. Casado Soto, *op. cit.*, App. 9, pp. 289-91. Cf. J. Veitia Linage, *Norte de la contratación de las Indias occidentales* (Madrid: 1672), ii, p. 181.

<sup>178</sup> ACG, Ejecutivos Uria, legajo 1, corregido 1, fo. 78r (Mutriku, 1571): «cada codo a deber de dos tercios de vara e un dedo atrabado segun e como lo usa y acostumbra maestro Domingo de Busta...» [chaque *codo* doit être de deux tiers de la *vara* plus un doigt mis de travers selon l'us et coutume suivi par le maître charpentier Domingo de Busta].

<sup>179</sup> J.-P. Proulx (1995), *op. cit.*

<sup>180</sup> Antonio Gastañeta Yturribalzaga, *Arte de Fabricar Reales, edición comentada del Manuscrito Original* (1680; Barcelona: Lunberg, 1992), tome 1 (fac-similé du manuscrit), pp. 73-74 (fos. 24r-v) et tome 2 (transcription), pp. 29-30; P.B. Villareal de Berriz, *Maquinas hydraulicas de molinos, y herrerias y gobierno de los arboles y montes de Vizcaya* (Madrid: Antonio Marin, 1736; facs. San Sebastian: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1973), pp. 112-113. Villareal de Berriz précise que le *codo de ribera*, qu'il appelle *codo del rey*, ou «du roi», s'employait aussi chez les arpenteurs, les ingénieurs royaux et les astronomes.

du bois associés à la construction navale: scieur de long,<sup>181</sup> jaugeur de bois,<sup>182</sup> charpentier de rivière,<sup>183</sup> jaugeur de navires.<sup>184</sup>

Non seulement l'usage du *codo de ribera* était limité aux métiers navals, mais son aire d'usage était coextensive à celle de ces métiers le long du littoral biscaïen.<sup>185</sup> Dans cette province montagneuse, le *codo de ribera* était connu seulement dans une bande côtière de huit à quinze kilomètres de large<sup>186</sup> où se trouvaient des chênaies spécialisées dans la production de membrures et de bordages de navire.<sup>187</sup> Derrière cette orée maritime, la mesure navale semble avoir été inconnue.<sup>188</sup>

<sup>181</sup> J.B. Villareal de Berriz (1736, *op. cit.*), p. 122: «La tabla asserrada con dos hombres en cada sierra, como estilan en Guipuzcoanos, es mas igual, y mejor que la que asierran con tres hombres en cada sierra, como estilan en Vizcaya.»

<sup>182</sup> Les planches et membrures étaient jaugées «avec le *codo* utilisé dans la construction des navires» [*con el codo que tienen y traen en las fabricas de las naos...*]; ACG, Ejecutivos Elorza, leg. 295, fo. 2r-4r (1585, San Sebastian). Cf. AHPG, II, 3316, fo. 29 (1588, Zumaia): «...las remerias de Oyquina y Bedua ... codeado con el codo desta dicha villa» [...les douanes d'Oyquina et de Bedua (de la ville de Zumaia) jaugent avec le *codo* de ladite ville].

<sup>183</sup> La plus ancienne référence que nous connaissons faisant référence au *codo de ribera* chez les charpentiers de navire date de 1545; ARCh, Pleitos civiles, Taboada fenecidos, 75-5, fo. 29r-v (Saint-Sébastien, 1545).

<sup>184</sup> J.L. Casado Soto, *op. cit.*, p. 65, notes 123 à 125, relève l'emploi d'un *codo* de 33/32 du *codo de Castilla* par les jaugeurs de navire en 1580. La cédula royale de 1590 sur la jauge nomme ce *codo* «de Biscaye»; *ibid.*, p. 288.

<sup>185</sup> L'agent royal pour la construction de navire et la culture du bois naval, Cristobal de Barros, exemptait les jaugeurs de l'Andalousie et de Portugal de l'emploi du *codo de Biscaya* en 1580. J.L. Casado Soto (*op. cit.*), app. 8, p. 288.

Cf., ACG, Civiles Mendiola, leg. 157, s.f. (1552, San Sebastian): «...la medida del codo ... es mucho mayor que no la medida del codo del rey que es dos tercios de vara... todos los otros maestros de azer naos asi desta dicha villa como sus comarios y en toda costa tienen y costumbran tener maior medida de lo que la del rey...» [la mesure du *codo* ... est bien plus grande que la mesure du roi qui est deux tiers de *vara* ... tous les autres maîtres de faire navires, tant de cette ville que leurs compagnons sur toute la côte utilisent selon leur coutume une mesure plus grande que celle du roi].

Aussi, ARCh, pleitos civiles, Taboada fenecidos, caja 75, exp. 5, s.f. (1547-1551, San Sebastian): «...que el codo con que el dicho maestro Myguel de Arizmendi acostumbra medir tabla y madermyento con que se azen las naos es mayor que no la medida del codo del Rey y asi vien sabe y a visto que el codo con que en la villa de Orio se mide la madera con que se azen las naos es mayor que la medida del codo del Rey...» [que le *codo* avec lequel ledit maître Myguel de Arizmendi mesure, selon la coutume, de la planche et la membrure avec lesquelles se font les navires est plus grande que la mesure du *codo* du roi, comme est bien connu, et vu que le *codo* avec lequel dans la ville d'Orio le bois pour faire navires est mesuré est plus grande que la mesure du *codo* du roi].

<sup>186</sup> M. Barkham, «La construcción naval en Zumaia, 1560-1600», in E. Ayerbe, éd., S. Huxley (Barkham), dir., *Itasoa 3* (San Sebastian: ETOR, 1984), cuadro 6, p. 238 et pp. 248-254.

<sup>187</sup> Chaque petit port possédait un *codo* étalon qui, en cas de litige, était considéré exact. Les références à celui de Zumaia sont les plus nombreuses: AHPG, II, leg. 3284, fo. 23r-24r (1535, Zumaia); leg. 3298, fo. 498-499 (1566, Zumaia); leg. 3299, fo. 40r-40v (1578, Zumaia); leg. 3299, fo. 363-369 (1573, Zumaia); prot. 3298, fo. 79 (1564, Zumaia); prot. 3299, reg. 9, fo. 82-83 (1569-79, Zumaia); prot. 3299, reg. 11, fo. 46-47 (1574-79, Zumaia); prot. 3299, fo. 40 (1569-79, Zumaia); prot. 3312, fo. 178-180 (1584, Zumaia); prot. 3316, fo. 29 (1588, Zumaia).

Nous retrouvons aussi *el codo de la villa de Lequeitio*, AHPG, I, leg. 2577, fo. 22r-25r (1559, Mutriku) leg. 2583, fo. 45r-46v (1574, Mutriku); *el codo del concejo de la dicha villa de Motrico*, AHPG, I, leg. 2579, reg. 9, fo.

L'espace du *codo de ribera* correspondait en outre à une zone juridique précise. Dans les provinces basques de Guipúzcoa et de Viskaia, les chênaies situées jusqu'à deux lieues de la mer (11,1 km) étaient admissibles aux subventions octroyées par l'État pour encourager la construction de navires. Cette politique, instaurée au XIII<sup>e</sup> siècle par les seigneurs biscayens et le roi de Castille, fut confirmée par le jeune État espagnol en 1498 et demeura en vigueur jusqu'au XVII<sup>e</sup> siècle.<sup>189</sup> Le *codo de ribera* était la mesure employée dans cette législation, mais son usage est recensé aussi à l'extérieur de la zone ainsi désignée, dans les chantiers royaux de Colindres en Asturies au XVII<sup>e</sup> siècle et à Bayonne en 1585, où il portait le nom d'«aune».<sup>190</sup> L'extension géographique du *codo de ribera* demeurait toutefois très spécifiquement biscayenne et, de ce fait, cette mesure peut servir à identifier la provenance du navire de Red Bay.

L'usage particulier que faisaient les charpentiers de navire du *codo de ribera* permet de le reconnaître avec certitude dans les vestiges archéologiques. Servant de mesure linéaire pour indiquer les dimensions critiques de la carène, c'était aussi une mesure volumétrique pour le jaugeage du bois. Quant à ce premier usage, de cinq à sept mesures décrivaient le navire dans les devis de construction: la largeur maximale (bau), la quille, la longueur de carène (*esloria*), et les hauteurs des ponts. Afin de construire une carène hydrodynamique et de respecter la formule volumétrique alors employée par les jaugeurs officiels de navire, les constructeurs biscayens cherchaient un rapport de 1:2:3 entre le

---

67r-68r (1565, Mutriku); *el codo con que en la villa de Orio se mide la madera con que se azen las naos*, ARCh, Pleitos civiles, Taboada fenecidos, caja 75, exp. 5, s.f. (1547-1551, Saint-Sébastien) et le *codo* de Saint-Sébastien, ACG, Civiles Mendiola, leg. 157, s.f. (1552, San Sebastian).

<sup>188</sup> AHPG, I, leg. 2577, fo. 22v (1559, Mutriku). Ce contrat, rédigé à Lekeitio sur la côte, est pour la fourniture de membrures au chantier «del Ea», en amont de Lekeitio sur le fleuve Ea au village du même nom «dans la plaine de Bizcaia» [«...astillero del Ea en la Tierra Llana de Bizcaya...»]. Le bois «sera jaugé et se jauge avec le *codo* qui s'emploie généralement pour mesurer de telle membrure dans la ville de Lekeitio et non pas avec le *codo* de la Plaine» [«...serya de codear y se codea con el codo que generalmente se suele medir semejante maderamiento en la villa de Lekeitio y no con el codo de la Tierra Llana...»].

<sup>189</sup> Museo Naval (Madrid), fonds Sanz Baturell, art. 3, tome 2, doc. 174 (6 mai 1563), cité par M. Barkham, «La construcción naval en Zumaia, 1560-1600» (*op. cit.*), p. 245, n. 174. Ainsi le *codo de ribera* s'appelait parfois *codo del Rey*.

<sup>190</sup> Antonio Gaztañeta (1680, *op. cit.*) employait le *codo* à Colindres en Asturies, près de la frontière biscayenne; la direction du chantier et la main-d'œuvre étaient basques, selon l'analyse linguistique du manuscrit (*ibid.*, tome 2, p. 39).

Un contrat de construction à Bordeaux utilisait l'«aune» comme mesure dans un chantier à Bayonne. ADG, 3E 3918, fo. 331r-332v (N. Dargueil, 3 juin 1585). Référence aimablement communiquée par L. Turgeon.

bau, la quille et la longueur de carène.<sup>191</sup> Dans le cas du navire de Red Bay ces dimensions, d'environ 13, 26 et 39 *codos de ribera*, respectent le rapport idéal. Pour les ponts, les constructeurs privilégiaient les hauteurs fixes de 4, 7 et 10 *codos* au-dessus de la maîtresse-varangue pour un bâtiment de trois ponts, peu importe son tonnage, afin de mieux arrimer la cargaison habituelle de futailles.<sup>192</sup> Dans l'épave de Red Bay, les hauteurs de pont, à 2,30 m, à 4,02 m et à 5,75 m au-dessus de la maîtresse-varangue, correspondent avec une précision inouïe à la pratique biscayenne. D'autres dimensions critiques témoignent de l'emploi du *codo de ribera*. Par exemple, l'étambot s'élève à 5,75 mètres au-dessus de la ligne de base de la quille. La preuve peut-être la plus convaincante est illustrée à la figure 2.4. Le maître-couple fut conçu à partir d'une série d'arcs tangentiels dont les rayons se mesurent en *codos* exacts, et la largeur du maître-couple à chaque «touche» de deux arcs correspond aussi à des *codos* exacts. Ces «touches» avaient une fonction lors de la conception du maître-couple, mais servaient aussi de points de repère pendant l'assemblage des membrures. Ainsi les charpentiers avaient cloué des lisses de construction longitudinales précisément à ces points, sans doute pour faciliter le contrôle des dimensions de la carène.

Quant au *codo de ribera* comme mesure volumétrique du bois, cet usage apparaît dans les actes d'achat de bordages et de membrures.<sup>193</sup> Le *codo* décrit le volume du bois vendu et exprime en même temps la superficie à scier, servant donc à fixer le tarif des scieurs de long. Il y avait trois formes de *codo* volumétrique. Le *codo de madera*, ou de membrure, égalait 8 *pulgadas* carrés par 1 *codo* de longueur après sciage (19,1 cm carrés par 57,5 cm). Le *codo de tablazon*, ou de bordage, équivalait à 16 *pulgadas* par 3 *pulgadas* en section par 1 *codo* de longueur, encore après sciage (38,3 cm par 7,2 cm par 57,5 cm). Enfin, les bordages plus étroits de l'accastillage et des ponts étaient jaugés selon la règle de *dos por uno*, ou deux pour un, puisque leur faible dimension nécessitait deux fois plus de sciage (figure 2.5).<sup>194</sup> On reconnaît ce système tripartite dans toutes les épaves de type biscayen, incluant celle de Red Bay. Les membrures de 19 cm carrés, les bordages de 35 à 38 cm de

<sup>191</sup> T. Cano, *Arte para Fabricar y Aparajar Naos* (Séville 1611; rééd. E. Marco Dorta, La Laguna, Tenerife: 1964).

<sup>192</sup> M. Barkham, *Report on Spanish Basque Shipbuilding, c. 1550 to 1600* (Ottawa: Parcs Canada, 1981), pp. 1-13.

<sup>193</sup> Voir par exemple AHPG, I, 2579, fo. 19v-20 (Mutriku, 1565), in M. Barkham (1981, *op. cit.*), app. 9: «...3000 *codos de buena tabla de roble los 2000 codos dellos para el costado de una nao que sea de 9 tablas en codo e los 1000 codos de tillado de 14 tablas en codo...* [...3000 *codos* de bonne planche de chêne, dont 2000 *codos* pour la carène seront à 9 planches par *codo* et 1000 *codos* de planche de pont à 14 planches par *codo*...].

<sup>194</sup> L'usage, courant au XVI<sup>e</sup> siècle, a été expliqué par J.B. Villareal de Berriz (1736, *op. cit.*), pp. 119-122.



largeur et des planches d'accastillage et de pont de 19 cm de largeur se rapportent directement aux trois formes volumétriques du *codo de ribera*.

Le système de mesures relevé dans l'épave de Red Bay demeure la seule preuve archéologique qu'il s'agit indubitablement d'un navire biscalien. Ce constat, conjugué avec les sources archivistiques indiquant que l'armement des grands baleiniers se déroulait dans les rades de la côte basque plutôt que dans la rivière de Bordeaux, prolonge l'itinéraire de nos barriques jusqu'en Biscaye.

## **Bilan**

Nommer l'ultime escale de l'itinéraire de nos barriques, Red Bay, lieu de leur naufrage, ne nécessite aucune analyse particulière. Ensemble, les quatre lieux attestés par l'archéologie - les chénaies de la Bretagne, les ateliers de Bordeaux, les ports baleiniers de la Biscaye et les stations de pêche du détroit de Belle-île - dessinent les points d'articulation non seulement d'un espace maritime, mais aussi d'un espace-temps technique, car ils évoquent aussi les opérations de tonnellerie baleinière qui se succédaient à chaque escale de cet itinéraire. Le sens et les structures historiques de cet espace, dans le contexte de la navigation transatlantique vers 1565, seront approfondis à travers les sources archivistiques dans le chapitre suivant.

### **Chapitre 3. Les structures spatiales et temporelles.**

L'espace maritime esquissé par les barriques de Red Bay tire son sens de l'étude des éléments de cohésion spatiale entre les quatre lieux cardinaux de l'itinéraire de nos objets. À première vue, ces éléments semblent se bousculer dans le désordre conceptuel: les matériaux de tonnellerie, les routes maritimes, l'extension du capitalisme maritime et, enfin, l'articulation du temps de traversée, de la distance parcourue et des rythmes saisonniers du travail. Si ces éléments de cohésion spatiale rappellent les faits employés par Braudel dans sa structuration de l'espace méditerranéen, on arrive mal à les rattacher aux échelles d'analyse à la manière des trois durées de Braudel. En effet, l'espace atlantique septentrional vers 1565 semble encore naissant. Certains éléments, comme les matériaux de tonnellerie, les routes ponantaises et les rythmes saisonniers du travail sont inchangés depuis des siècles et ils confirment à quel point le nouvel espace océan était l'extension du Ponant médiéval. D'autres éléments, notamment l'apparition de nouveaux matériaux sur certaines routes ou, encore, l'intégration des routes transatlantiques à l'immuable rythme saisonnier des glaces, des migrations d'animaux et des métiers traditionnels confirment l'originalité de l'espace atlantique septentrional au XVI<sup>e</sup> siècle. Ainsi, il nous semble que les éléments de cohésion spatiale qui sont visibles à l'échelle «océan» révèlent une dualité entre ce que Braudel appelait vie matérielle et capitalisme, dualité selon laquelle la vie matérielle assure la continuité historique et le capitalisme apporte le changement.

Ce chapitre, construit sur les sources archivistiques, reste proche des quatre lieux associés aux fûts de Red Bay, tout en mettant l'accent sur les liens qui apportent une cohérence à l'ensemble de ces lieux. Ces liens, ce sont les routes maritimes qui retracent le chemin des futailles des ports bretons à Bordeaux, ensuite aux ports de la côte basque, puis l'aller-retour à la Terre-neuve des baleiniers. Enfin, nous irons au-delà du naufrage de Red Bay, puisque c'est dans l'extension habituelle de leur itinéraire aux marchés d'huile du Nord de l'Europe que repose le «pourquoi» de l'espace des barriques. À chaque étape de l'itinéraire, l'articulation des éléments spatial, temporel et matériel révèle l'originalité de l'Atlantique septentrional et du projet que se proposait le capitalisme maritime en mettant sur pied une industrie baleinière à la Terre-neuve au XVI<sup>e</sup> siècle. L'articulation spatiale de cette industrie touchait aussi à la tonnellerie; en effet, chaque escale dans l'itinéraire correspondait à une série d'opérations contribuant à la fabrication et à l'utilisation des barriques. À mesure que cette chaîne technique avançait, la description écrite de nos objets d'étude évoluait, ce qui permet déjà

d'esquisser la division spatiale du travail qui caractérisait la tonnellerie baleinière et l'espace atlantique septentrional.

### 3.1. Le «merrain», de la Bretagne à Bordeaux

Un commerce de merrain, ou de bois de tonnellerie, entre les chênaies de la Bretagne et les ateliers de Bordeaux comme l'attestent les barriques de Red Bay, est pratiquement sans mention dans les archives notariales de Bordeaux vers 1565. Notre analyse s'appuie donc sur trois sources parallèles qui permettent de cerner les structures de cette route: les chartes-parties bordelaises de la période 1500-1520 dépouillées par J. Bernard,<sup>195</sup> les chartes-parties pour le merrain à Nantes de la période 1621-1660 dépouillées par J. Tanguy (tableau 3.1),<sup>196</sup> et les minutes de Bordeaux sur le commerce du merrain du haut-pays vers 1565. Ce n'est pas l'unique fois que l'archéologie révèle l'absence des pans entiers de commerce dans les archives notariales de Bordeaux, pourtant si volumineuses, ce qui donne lieu aux interrogations sur les pratiques amenant à la rédaction d'une minute commerciale.

Depuis les pays de la Loire et de la Vilaine, régions identifiées par F. Guibal comme l'origine des douves de Red Bay, le merrain affluait par voie fluviale à Nantes qui devint, au cours du XVI<sup>e</sup> siècle, un port de mer de grande envergure. J. Tanguy a identifié la vallée de l'Erdre dans le comté nantais et, surtout, la région d'Angers sur la Loire comme des régions productrices de merrain. Le bois de tonnellerie arrivait aussi à Nantes depuis la vallée de la Vilaine par des petits caboteurs.<sup>197</sup> L'on

---

<sup>195</sup> J. Bernard, *op. cit.*, tome 3 (507 pp.), *passim*.

<sup>196</sup> ADLA, E II 91 et suivant (Bachelier, 1621-1644), et 1448 et suivant (Mariat, 1616-1660). Ces extraits des premières minutes commerciales de Nantes m'ont été fournis par J. Tanguy, qui est remercié ici pour sa grande générosité.

<sup>197</sup> J. Tanguy, *et Le commerce du port de Nantes au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle* (Paris: Colin, 1956), pp. 35-36, et *Le commerce nantais à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et au début du XVII<sup>e</sup>* (thèse de 3<sup>e</sup> cycle, université de Nantes), tome 1, pp. 194-195: «...dès la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle au moins, le comté nantais ne parvient pas à satisfaire la demande croissante de merrain et Nantes doit s'approvisionner de plus en plus en amont, en particulier l'Anjou. Angers concentre la production d'une zone qui s'étend jusqu'au Maine et d'où le merrain lui arrive parfois par flottage quand les rivières ne sont pas navigables. Saumur est également cité. Mêmes les simples cercles de châtaignier et les barres "à barrer pipes" viennent de l'Anjou et du Chinonais...»

ne sait toutefois pas à quel moment Nantes devint un comptoir pour l'exportation du merrain.<sup>198</sup> Les chartes-parties bordelaises de la période 1500-1520 relevées par J. Bernard n'en font point mention, alors qu'un siècle plus tard, à compter de 1621 lorsqu'on rencontre les premières minutes commerciales à Nantes, ce commerce bat déjà son plein. Vers l'époque des fûts de Red Bay, en 1578, trois contrats bordelais mentionnent l'achat de merrain breton.<sup>199</sup>

Depuis les chenaies de merrain, le merrain était «voituré» jusqu'à un port de mer, soit Nantes sur la Loire, soit Redon sur la Vilaine. Outre l'effet des crues d'hiver qui pouvaient empêcher les pilotes d'atteindre Nantes ou Redon,<sup>200</sup> la limite entre la batellerie fluviale et la navigation côtière variait selon le tirant d'eau des caboteurs. Seules les barques de moins de 50 tonneaux remontait la Loire jusqu'à «La Fosse de Nantes», et les plus grandes prenaient leur charge à l'avant-port de Couéran,<sup>201</sup> à Pellerin<sup>202</sup> ou à un port de mer comme Bourgneuf-en-Retz.<sup>203</sup> Sur la Vilaine, le merrain du pays rennais était transbordé à Redon ou, le cas échéant, à la Roche Bernard sur mer.<sup>204</sup>

---

<sup>198</sup> Vers 1700, quand les archives de la douane bordelaise révèlent les arrivées de merrain breton, les ports de Nantes et de Redon dominent ce commerce, avec Vannes dans la baie de Morbihan. Ch. Huetz de Lemp, *op. cit.*, pp. 421-422: «[En 1697-1699,] de nombreux caboteurs - plus de cinquante - arrivaient avec des cargaisons de bois de Redon, le plus considérable des ports expéditeurs. Quimper, particulièrement pour les feuillards, Saint-Malo, Quimperlé, Nantes, Port-Launay, expédiaient chacun plusieurs bateaux de bois à destination de Bordeaux.» Encore en 1714-1715, «plus de 30 barques venant de Vannes, 30 de Redon, 16 de Nantes, 11 de Saint-Brieuc, plusieurs dizaines d'autres de Brest, Quimper, Audierne, Auray, Concarneau, débarquent au total à Bordeaux 706 milliers 850 merrains [et] 200 milliers de fonçailles.»

<sup>199</sup> Pour les années 1564 à 1566, aucun document n'indique l'arrivée de merrain par voie maritime mais, en 1578, trois contrats mentionnent l'achat de merrain breton par des Bordelais. ADG, 3E 5418, fos. 410r-411r, 440v-441r, 743r-744v (N. Duprat, 18 et 24 mars, 13 juillet 1578). Ces références m'ont été communiquées par B. Allaire et L. Turgeon.

<sup>200</sup> ADG, 3E 9796 (23 octobre 1517), dans J. Bernard, *op. cit.*, t. 3, pp. 408-409.

<sup>201</sup> ADLA E II 1445/361 (Mariot, 19 septembre 1621), navire hollandais de 120 tonneaux; 92/87 (Bachelier, 4 mars 1626), navire de 65 tonneaux.

<sup>202</sup> ADG, 3E 4186 (3 et 5 décembre 1517), dans J. Bernard, *op. cit.*, t. 3, pp. 416-417.

<sup>203</sup> ADG, 3E 5418, fos. 410r-411r et 440v-441r (N. Duprat, 18 et 24 mars 1578), contrat pour 10 milliers de merrain. En cette année un Bordelais achetait 30 milliers de merrain à Dinan (près Saint-Malo), *ibid.*, fo. 743r-744v (13 juillet 1578).

<sup>204</sup> ADLA, E II 1451/206 (Mariot, 29 août 1623): navire de 50 tonneaux.

Tableau 3.1. Expéditions de merrain de Nantes et Redon à Bordeaux, 1621 à 1660 (ADLA, Nantes)

Date	Port de chargement	Port d'attache	Nom du navire	Tonnage	Milliers	Fret (l./mil.)	ADLA, E II
16.06.1621	Redon	Montoir	la Perrine	45	cc.	9½	91/136
19.09.1621	Couëran	Rotterdam	Abraham	120	cc.	600 l. (±12)	1445/361
23.05.1623	Nantes	Morbihan	Sainte-Anne	20	4	13	95/415
29.08.1623	la Roche Bernard	Montoir	Françoise	50	cc.	14	1451/206
30.03.1624	Nantes	Montoir	barque	40	6	11	1452/108
04.03.1626	Couëran	Poullignac	Nicolas	65	14	aucun à l'aller	92/087
11.04.1626	Nantes	Saint-Nazaire	Louise	50	4½	18	92/175
26.06.1629	Nantes	Montoir	Françoise	40	17	15	672/190
31.07.1629	Nantes	Morbihan	barque	-	9	-	94/145
24.04.1630	Nantes	Montoir	Ollivier	50	cc.	17	94/061
05.05.1630	Nantes	Montoir	supra	50	14½	17	94/073
17.06.1632	Nantes	Pénerf	Pélican	50	11	12	95/134
07.07.1632	Nantes	Bouin	Nicolas	12	4	14	95/159
15.07.1632	Nantes	Morbihan	Marie	40	13	14	95/165
04.08.1632	Nantes	Barfleur	le Favorite	45	10	14	95/188
15.11.1632	Nantes	Marennnes	Petit Michel	16	3	9	95/242
09.03.1632	Nantes	Sables d'Olonne	l'Ozonne	12	2	14	95/055
28.02.1634	Nantes	Bordeaux	Marie	25	7	-	96/035
15.03.1634	Nantes	Morbihan	Jeannette	18	5	-	96/043
13.05.1634	Redon	Montoir	Jan	45	7-8, cc.	12	96/096
08.02.1635	Nantes	Quiberon	Clémence	20	9	13	96/327
23.06.1635	Nantes	Morbihan	Jeannette	25	9	20½	96/423
25.08.1635	Nantes	Brouage	Suzanne 25	6½	-	-	96/451
21.02.1636	Nantes	Morbihan	Guillaume	50	4 (pip.)	13	97/035
10.10.1642	Nantes	-	-	-	-	11	100/229
21.04.1644	Nantes	Pornic	Catherine	10	3½	-	105/457
17.04.1644	Nantes	Pénerf	Jean	30	8	12	101/465
18.07.1645	Redon	Morbihan	Saint-Antoine	40	cc.	20	1466/276
15.02.1648	Redon	La Bernerie	Julienne	26	-	120 l. (±12)	1468/176
25.08.1657	Nantes	Pornic	Jeanne	20	10	150 l. (15)	1474/312
24.10.1658	Nantes	Ambon	Jacques	18	3½	12	1475/139
20.03.1660	Nantes	Bordeaux	Catherine	12	3	33 l. (11)	1475/384

cc. = «sa compétente charge»; l. = livres; pip. = «pipage»; mil. = millier

Une particularité de la route qui liait les ports sud-bretons et aquitaniens est signalée par J. Kerhervé dans son étude sur l'État breton au Moyen Âge.<sup>205</sup> C'était là une route d'échanges réciproques, ce qui constituait une exception à la navigation des caboteurs finistériens, grands rouliers du Ponant médiéval, qui allaient à Bordeaux uniquement pour charger du vin et du pastel destinés aux pays de la Manche. La route des grands caboteurs menait au large d'un trait jusqu'à la pointe de Penmarc'h,

<sup>205</sup> J. Kerhervé, *L'État breton aux 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> siècles*, tome 2 (Paris: Maloine, 1987), p. 685.

alors que le chemin de la Baie de Bourgneuf à la Gironde longeait la côte aux cadences de la marée. Contournant Noirmoutier, les barques mettaient le cap sur l'île d'Yeu, directement au sud. Depuis l'île, elles pouvaient gagner La Rochelle et Marennes par le pertuis Breton ou passer à «une vue de mer» au large de Ré et d'Oléron pour trouver, par sondages, les alluvions à l'«entrée de la rivière de Bordeaux».<sup>206</sup>

D'autres contrastes se dressaient entre la route intérieure et la grande route du vin. Sur cette dernière, les pics étaient concentrés à l'automne, après les vendanges, quand les capitaines venaient à Bordeaux pour affréter du vin, et à la fin de l'hiver quand le pastel et le vin du haut-pays transitaient par ce port.<sup>207</sup> Une morte saison s'étalait d'avril à août, le temps des travaux agricoles et du radoub des navires, suivant un rythme saisonnier qualifié par J. Bernard de caractéristique de la navigation ponantaise.<sup>208</sup>

Le rythme saisonnier sur la route intérieure, lui, était basé en partie sur le rythme du commerce du merrain, qui émerge des expéditions nantaises de merrain à destination de Bordeaux et des livraisons à Bordeaux de merrain du haut-pays.<sup>209</sup> On constate un premier pic de livraisons en mars et un deuxième, moins élevé, en juin, puis une stagnation de juillet à janvier. Le mouvement du merrain anticipait la haute saison de la tonnellerie vinaire, d'avril à août, en assurant que le merrain soit en atelier au plus tard à la Saint-Jean. L'activité printanière et la torpeur automnale et hivernale de la route du merrain se démarque clairement de la cadence «caractéristique» de la navigation ponantaise.

---

<sup>206</sup> J. Alfonse, *Les voyages aventureux* (Poitiers: Pélican, 1559), fo. 15r-16v; l'expression «vue de mer», désignant une distance d'environ 5 milles nautiques, s'apparentait au *kenning*. A. Sauer, *op. cit.*, pp. 139-151.

<sup>207</sup> Départs mensuels de navires de Bordeaux, 1517-1520 (% du total):

	jan	fév	mar	avr	mai	juin	juil	aoû	sep	oct	nov	déc
A	12,0	9,2	14,4	4,6	5,0	2,5	2,6	1,4	10,3	12,4	17,0	8,6
B	16,1	8,8	15,5	3,9	4,3	1,7	0,9	0,6	13,5	12,7	12,5	9,5

<sup>208</sup> J. Bernard, *op. cit.*, p. 404.

<sup>209</sup> Arrivées mensuelles de merrain à Bordeaux (% du total):

	jan	fév	mar	avr	mai	juin	juil	aoû	sep	oct	nov	déc
A	0	12,5	15,6	12,5	9,4	18,8	6,2	12,5	3,1	6,2	3,1	0
B	0	12,0	28,0	4,0	16,0	20,0	4,0	0	0	8,0	0	8,0

## Les navires

On arrive à caractériser aussi les navires faisant cette route et à constater que le tonnage des caboteurs assurant le transport entre le Sud-est breton et la Gironde resta stable entre le début du XVI<sup>e</sup> siècle et la période 1621-1660. Les chargements au début du XVI<sup>e</sup> siècle oscillaient entre 10 et 35 tonneaux, allant exceptionnellement à 40 ou 70 tonneaux. Pour le siècle suivant (*cf.* tableau 3.1), les chargements de merrains sont calculé en «milliers» mais, en recoupant le tonnage des caboteurs et leurs charges en milliers, on constate que le millier de merrain égalait environ 2¼ à 2½ tonneaux de fret et que les chargements restaient en-deçà du seuil de 40 tonneaux. Le faible tonnage des unités, de 12 à 50 tonneaux, était adapté aux conditions de la route et contrastait avec la taille des caboteurs finistériens sur la route du vin, dont trois sur cinq chargeait plus de 40 tonneaux de fret.<sup>210</sup>

Sur la route du merrain, les unités de tonnage typique provenaient du littoral de Nantes à Bordeaux, alors que quelques-unes, plus grandes, venaient du Finistère et des pays de la Manche. Dans les chartes-parties bordelaises du début du XVI<sup>e</sup> siècle, les navires de Bordeaux prédominaient. Sur 51 navires qui prirent cette route se trouvaient 11 bordelais, 13 saintongeais et poitevins,<sup>211</sup> 13 sud-bretons de la Baie de Bourgneuf<sup>212</sup> et 14 de plus loin, surtout du Finistère.<sup>213</sup> En revanche, les chartes-parties nantaises du XVII<sup>e</sup> siècle font valoir une prépondérance de navires du bassin économique nantais. Sur 30 navires recensés, 23 venaient du sud de la Bretagne et seulement 5 de Bordeaux et des ports saintongeais.<sup>214</sup> Si ce contraste entre deux périodes et deux archives peut

---

<sup>210</sup> Tonneaux de vin chargé sur 355 navires bretons allant au-delà les Raz, 1516-1520 (d'après J. Bernard, *op. cit.*):

tonneaux:	1-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80-89	90-99	100-127
no. de navires:	32	62	53	54	33	37	34	17	12	21

<sup>211</sup> Bordeaux 11, Libourne 2, Marennes 2, Arvert, Saint-Just, La Rochelle, Ré, Oléron, Guîtres, Marans, Lavau et les Sables-d'Olonne.

<sup>212</sup> Croisic 4, puis Pénérf, Piriac, Pornic, Morbihan, Vannes, Muzillac, Nantes, Port-Franc et Bouin.

<sup>213</sup> Loctudy, Quimperlé, Concarneau, Quimper, Penmarc'h, Bénodet, Keroyal et Audierne (Finistère). Landerneau, Pontrioux, Saint-Pol-de-Léon et Fécamp (la Manche). Arcachon, Saint-Jean-de-Luz.

<sup>214</sup> Morbihan 7, Montoir 6, Pornic 2, Pénérf 2, Quiberon, Saint-Nazaire, Ambon, Bouin, les Sables-d'Olonnes et La Bernerie (Bretagne). Bordeaux 2, Poulignac, Marennes et Brouage. Les deux derniers venaient de Barfleur et Rotterdam.

indiquer une évolution chronologique, il révèle sans doute aussi une tendance, chez les caboteurs, à s'allier aux marchands et aux notaires de leur propre métropole.<sup>215</sup>

### Le merrain et d'autres chargements

Le merrain embarqué à destination de Bordeaux était conforme aux standards commerciaux déjà en vigueur sur toute la côte ponantaise. Compté en «milliers», le merrain était dit «barricable» ou, parfois, «pippable» selon si ses dimensions convenaient à la construction de barriques ou de pipes.<sup>216</sup> Chaque millier de merrain était «garni de sa fonçaille», c'est-à-dire que chaque «millier» de douves était complété par un demi-millier de «fonçailles», des pièces plus courtes servant à faire les fonds. Généralement «dolé au fin», parfois le merrain était expédié «en grosserie»,<sup>217</sup> ce qui indiquait qu'il était «non dolé ni prest a mettre en oeuvre».<sup>218</sup> Cette précision faisait référence au «dolage», le dégauchissage des douves à l'aide d'une hache appelée «doloire». La majorité du merrain de la Bretagne ou du haut-pays arrivant à Bordeaux était «dolé au fin» à son point d'origine, mais il y avait toujours aussi un certain nombre d'arrivées de merrain «en grosserie».<sup>219</sup>

En Bretagne, le «millier» de merrain signifiait généralement de 1 200 à 1 224 douves, «garnies» de 600 à 612 fonçailles.<sup>220</sup> Par contre, dans le haut-pays de Bordeaux, où l'on n'apprend pas le

---

<sup>215</sup> En revanche, J. Tanguy note un essor économique à Nantes dès le milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, *op. cit.* (1956), pp. 60-66.

<sup>216</sup> ADG, 3E 11181, s.f. (R. Soteau, 6 janvier 1565) et 3E 11183, s.f. (*ibid.*, 21 avril et 25 juin 1565).

<sup>217</sup> ADG, 3E 5404, fo. 702r et 3E 5406, fos. 693v-694r, 1278r et 1417r-v (N. Duprat, 17 janvier 1564, 7 mai, 27 novembre et 28 décembre 1566). Ce terme n'est pas recensé dans les chartes-parties nantaises.

<sup>218</sup> ADG, 3E 5418, fo. 743r-743v (N. Duprat, 13 juillet 1578).

<sup>219</sup> Selon notre analyse, 1,6 tonneau de merrain «en grosserie» produisait 1 tonneau de douves et fonçailles finies, une perte de volume d'environ 35%. Le *millier* de merrain produisait 48 barriques et représentait de 2¼ à 2½ tonneaux de fret (*cf.* tableau 3.1). Le merrain pour 19 à 21 barriques faisait donc un tonneau de fret. Une fois à l'état fini, 32 barriques démontées comptaient pour 1 tonneau de fret. ADG, 3E 3042, fo. 52v-53r (P. de Cazamajour, 21 avril 1565).

<sup>220</sup> Ch. Huetz de Lempis, *op. cit.*, p. 649 donne 1 212 douves et 606 fonçailles.



nombre de pièces, le millier de merrain rendait 48 barriques.<sup>221</sup> L'exemple des barriques de Red Bay, d'une vingtaine de douves et une dizaine de fonçailles chacune (ou 960 douves et 480 fonçailles par 48 barriques), suggère que les «milliers» breton et bordelais n'étaient pas forcément identiques.<sup>222</sup> La différence n'empêche pas toutefois de comparer les quantités de merrain arrivant à Bordeaux du haut-pays bordelais en 1565 et du sud de la Bretagne pour la période 1621-1636.<sup>223</sup> Selon les archives notariales, le haut-pays fournissait 242½ milliers en 1565 et la Bretagne envoyait annuellement entre 4 et 43 milliers (tableau 3.1).<sup>224</sup> Ces chiffres sont toutefois relatifs car, vers 1697-1699, la douane de Bordeaux recevait 700 milliers de merrain breton par année. L'origine bretonne des douves de Red Bay s'inscrit donc dans un commerce florissant dont seul l'aspect quantitatif reste à confirmer.<sup>225</sup>

Comme au Moyen Âge, vers 1565 le commerce breton en direction de Bordeaux était varié mais, en général, de valeur moindre que celle des chargements allant au nord. Le trafic au sud était dominé par des barriques de «sardine surette» expédié en décembre par tous les ports breton du Croisic au Conquet. L'on recense aussi les *pipes* de blé de Saint-Malo, les *pipes* de sel de Saint-Nazaire et les *barattes* de beurre de «Lanterque».<sup>226</sup> Mais les informations, cueillies parmi les attestations d'avaries et les réexpéditions, sont rares et révèlent une proportion infime des cargaisons

---

<sup>221</sup> ADG, 3E 9339, s.f. (A. de Mondeux, 20 juin 1565).

<sup>222</sup> Retrouvons aussi 1 020 douves et 510 fonçailles, ADLA, E II 94/145 (31 juillet 1629) et E II 96/451 (25 août 1635).

<sup>223</sup> Aucun acte à cet effet n'a été relevé ni par J. Bernard pour 1445-1520, *op. cit.*, p. 411, ni par L. Turgeon pour 1545-1605, «Pour redécouvrir notre 16<sup>e</sup> siècle...», *op. cit.* et «Pêcheurs basques...», *op. cit.* Toutefois, Bayonne envoyait du merrain à Bordeaux au XV<sup>e</sup> siècle, E. Goyenette, *op. cit.*, pp. 257-258. Ce commerce comportait 49,5 milliers en 1698-1699 et 108 milliers en 1714-1715, Ch. Huetz de Lemp, *op. cit.*, pp. 422, 424.

<sup>224</sup> Ils maintiennent une moyenne de 15 milliers, sans compter un envoi de 127 milliers organisé par les intérêts hollandais en 1621, ADLA, II E 1445/361, 1449/366 et 1449/362 (Mariot, 19, 12 et 20 septembre 1621).

<sup>225</sup> Vers 1714 les envois atteignent plus de 700 milliers, Ch. Huetz de Lemp, *op. cit.*, pp. 421-422, 424.

<sup>226</sup> Pour le blé, cf. ADG, 3E 5405, fos. 688r-v et 771r-v (N. Duprat, 10 et 27 janvier 1565). Le blé arrivait aussi de Normandie, *ibid.*, fos. 75r-76r et 472r-473r (1 mai, 1 novembre 1564) et d'Amsterdam, 3E 5406, fo. 211v-212v (*ibid.*, 4 juin 1565). Le sel venait plus souvent de Marennes, cf. ADG, 3E 2417, fo. 1267v-1268r (R. Brigot, 10 mars 1565).

Concernant le beurre, ADG, 3E 5406, fo. 678v-679r (N. Duprat, 3 novembre 1565): sommation des facteurs de Martin de Mahus au maître de *La Bonnaventure* de Lanterque (?) en Bretagne, pour obtenir remboursement de 50 barattes qui ont trempé dans l'eau, le beurre devenant «mouille, noir, pourry, puant et gaste, avec quantité de vers en chacunes d'icelle de la vase du les (?) a cause de laguer pisoit (?) de l'eau estoit entree dedans, ce don apparaissoit tant par l'inspection desdits burres que du boys desdites barates qui estoit aux endroitz ou l'eau avoit gorpy au demeure...»

Quant aux toiles de Vitré et de Finistère, ce commerce fut caractérisé plutôt par les débouchés de l'Angleterre et de la Biscaye. J. Tanguy, *Quand la toile va...* (Rennes: Apogée, 1994), pp. 12-14.

réelles. En revanche, le contre-courant de produits bordelais allant au Nord est bien documenté. Pour la période 1500-1520 on voit le pastel, le vin et le blé, dans cet ordre d'importance. Bon an mal an, le pastel, utilisé comme teinture de textile, était envoyé à Redon, d'où il était réexpédié à Vitré. Le vin aussi allait à tous les petits ports du littoral breton, ainsi qu'à Nantes et à Redon. Vraisemblablement, il servait d'aliment aux marins au long cours et aux ouvriers des toileries de Vitré. La demande bretonne pour le blé fluctuait toutefois d'une année à l'autre, sans doute selon le succès des récoltes locales, mais nous croyons aussi déceler derrière ce marché fluctuant la demande des boulangeries à Nantes spécialisées dans la cuisson du biscuit de mer.<sup>227</sup> En effet, parmi tous les ports bretons, seul Nantes achetait du blé indiquant la concentration dans cette ville d'une industrie d'avitaillement. Si l'on détecte en 1500-1520 l'émergence cyclique de cette industrie, au milieu du siècle le Morbihan trouvait à Nantes un marché constant pour son blé<sup>228</sup> et vers 1565 Bordeaux n'y envoyait que du liège, de l'huile et de la chair de baleine,<sup>229</sup> et quantité de vin et de pastel. Dans ce tableau de commerce florissant mais inégal entre les ports bretons et Bordeaux, le merrain, pondéreux peu cher, semble avoir rentabilisé l'étape à Bordeaux pour les navires allant chercher le pastel ou le vin.

Le négoce de Vincent Bonin, marchand de Bordeaux, offre un aperçu de la relation qui existait entre les commerces du merrain et de l'huile de baleine. Au printemps de 1565, Bonin achetait du merrain pour fabriquer environ 720 barriques (15 milliers) à Saint-Émilion, près de Bordeaux<sup>230</sup> et à l'automne, il expédiait 212 barriques d'huile (53 tonneaux) à Middelbourg et à Rouen.<sup>231</sup> Douze ans plus tard, en 1578, Bonin faisait venir 10 milliers de merrain de Bourgneuf-en-Retz en Bretagne, à

---

<sup>227</sup> De novembre 1511 à janvier 1512, Nantes absorbe 203 tonneaux de vin, l'hiver de 1514-1515 encore 57 tonneaux. À l'hiver 1517-1518 il prend 289 tonneaux de vin en 11 navires et 718 tonneaux de blé en 12 chargements.

<sup>228</sup> J. Tanguy, *op. cit.* (1956), p. 21.

<sup>229</sup> Le liège venait d'Angoulême, ADG, 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 3 et 3 août 1565). Pour la chair de baleine, cf. 3E 5405, fos. 681r-682r et 705v-706v (N. Duprat, 3 et 7 novembre 1565) ; 3E 5407, fo. 1055r-v (*ibid.*, 10 septembre 1566).

<sup>230</sup> ADG, 3E 5405, fo. 191r-v (N. Duprat, 26 mai 1565). Bonin envoyait aussi du blé à Bayonne et achetait des sardines d'Angleterre, *ibid.*, fos. 183r-184r et 664r-v (23 mai et 1 novembre 1565).

<sup>231</sup> ADG, 3E 5405, fos. 714r-715r, 746r-747r et 756r-757r (N. Duprat, 8, 15 et 16 novembre 1565). La Rochelle était apparemment le point d'arrivée de l'huile.

l'embouchure de la Loire.<sup>232</sup> Les affaires de Bonin, en plus d'évoquer l'itinéraire des douves de Red Bay, suggèrent que la fourniture de futailles faisait partie du système des créances bordelaises offertes aux pêcheurs basques.

### **3.2. Les «barricques défettes», de Bordeaux à la Biscaye**

Bordeaux, lieu central dans le triptyque ponantais associé à nos barricques, devint au XVI<sup>e</sup> siècle un grand pourvoyeur de matériel de pêche. Si l'on connaît désormais la fonction des marchands bordelais, révélée par L. Turgeon, comme bailleurs de fonds des pêcheurs basques, on voit leurs créances se répercuter dans tous les métiers producteurs du matériel naval, les tonneliers bien sûr mais aussi les boulangers, les cordiers, les charpentiers de chaloupe, les empaqueteurs de poisson et même les vigneron. Ainsi la pêche entraînait au Ponant un élargissement social du capitalisme sans précédent, en créant une couche d'artisans-entrepreneurs active sur le marché des capitaux et intéressée à la croissance de la pêche.

#### **La route et ses rythmes temporels**

Sur le blason de Bordeaux figure la lune, référence à l'ancien surnom de la ville, le Port de la Lune. En effet, la lune réglait toute activité sur ce port construit, fortuitement, en forme de croissant. La marée, haute de quatre mètres devant la ville, empêchait l'aménagement de quais à niveau et, par conséquent, les spacieuses grèves en pente en faisaient office. Aucun voilier ne pouvait avancer contre la marée qui produisait dans la Gironde, à la rencontre avec le courant du fleuve, une vague déferlante, le mascaret. Lors du jusant, le port se transformait en véritable ras. Toutes les manœuvres portuaires - amarrer, charger et décharger, lever voile et ancre - s'effectuaient au gré de la lune.

---

<sup>232</sup>ADG, 3E 5418, fos. 410r-411r et 440v-441r (N. Duprat, 18 et 24 mars 1578); cf. *ibid.*, fo. 743-744 (13 juillet 1578).

À cette époque, les 190 milles marins entre Bordeaux et la vingtaine de ports sur la côte de Biscaye s'effectuait «par temps convenable» en deux à cinq jours.<sup>233</sup> Il fallait d'abord, pour sortir de la Gironde, un vent favorable pendant deux marées. Deux relais de pilotage à Blaye et à Pauillac aidaient les capitaines étrangers à trouver le chenal mouvant de l'estuaire.<sup>234</sup> À «la saillie de la rivière»,<sup>235</sup> le phare de Cordouan annonçait le grand large.<sup>236</sup> De là, il suffisait de tenir à une «vue de mer» la basse côte des Landes jusqu'à ce que les falaises de la côte de Biscaye se dressent à l'horizon.

À ce point, le choix du port s'imposait. Or, les havres biscaïens se divisaient en ports d'échouage, situés dans les petits estuaires, et en rades profondes, praticables sans égard au cycle de marées. Au cours du XVI<sup>e</sup> siècle, à mesure que la taille des navires augmentait, les rades de Saint-Jean-de-Luz, de Pasajes et de Saint-Sébastien surclassaient peu à peu les ports d'échouage.<sup>237</sup> Faisant bande à part étaient les centres commerciaux de Bilbao et de Bayonne, coupés de la mer par l'insuffisance de leurs fleuves, mais maintenus en vie par la batellerie de leurs avant-ports. Ces facteurs expliquent le peu d'évolution constatée dans le choix du port des caboteurs entre le début du siècle et 1565. Durant la période 1500-1520, six caboteurs sur dix se dirigeaient à Saint-Sébastien ou à Passages, trois choisissaient Saint-Jean-de-Luz et le dernier élisait Bayonne, Fontarrabie, Zumaia, Deba ou Laredo. En 1565, selon 23 chartes-parties, Saint-Jean-de-Luz était la destination de 8 caboteurs (35%), Saint-Sébastien de 7 (30%), Laredo de 4 (17%) et Bayonne de deux; Bilbao et La Corogne attiraient les deux derniers. L'attraction de Saint-Jean-de-Luz et du complexe de Pasajes-Saint-Sébastien demeurait donc un aspect fondamental de la route de Biscaye.

---

<sup>233</sup> 350 kilomètres de Bordeaux à Pasajes. J. Bernard, *op. cit.*, p. 404.

<sup>234</sup> Bib. mun. Bordeaux, fonds patrimoniaux, Ms 1065, *Mémoire sur plusieurs points intéressant les pilotes de la Garonne et de la Gironde, envoyé au ministre le 6 décembre 1777*, fo. 2v-3r. Le mémoire considère «la possibilité de réunir les pilotes de Blaye et de Pouillac, permettant ainsi les navires prenant le large de Bordeaux de ne mouiller qu'une seule fois, au lieu de deux, pour changer de pilote.... [En] ce moment, il y a 32 pilotes à Royan, 16 à Pouillac, 16 à Blaye et 20 à Bordeaux...»

<sup>235</sup> ADG, 3E 12214 (2 octobre 1506), cité dans J. Bernard, *op. cit.*, t. 3, pp. 228-229.

<sup>236</sup> A. Sauer, *Das «Seebuch»...*, *op. cit.*, p. 32. Le phare était le précurseur de la tour construite sous Henri III (1574-1589). Les bancs sous la mer s'appelaient «Les Ânes», peut-être du bas-allemand *de sane*, «les sables». *Ibid.*, p. 23.

<sup>237</sup> Un navire de Marennes chargé de 55 tonneaux d'orge et de blé se rendait à un port entre Saint-Sébastien et Bilbao mais se réservait le choix jusqu'à son arrivée à Guetaria; un autre de Bordeaux devait choisir entre Zumaia et Passages «à vue de la terre». ADG, 3E 12214 (17 mars 1507) et 11016 (s.d., 21/23 mars 1517), J. Bernard, *op. cit.*, t. 3, pp. 250-251 et 390-391. Devant un port d'échouage, le capitaine ancrant au large lorsqu'il testait le marché local pendant «une marée».

Bien que les pôles de la route n'évoluaient guère, le nombre de navires à l'emprunter fluctuait. En effet, la route est moribonde de la fin du régime anglais à 1506,<sup>238</sup> quand soudain les navires espagnols la réaniment. En seize mois, une centaine de caboteurs prend du blé à Bordeaux, destiné pour moitié à la Biscaye, pour l'autre moitié à Séville ou à Cadix. Nul doute, on assiste à l'effet du premier boom dans la navigation aux Indes en 1507-1509 et, spécifiquement, d'une demande accrue pour le blé de la part des cuisiniers de biscuit de mer.<sup>239</sup> Une seconde flambée dans le mouvement du blé de Bordeaux en Andalousie se produit en 1511-1512. Cette croissance cyclique, à l'image de celle de la route des Indes, s'estompe vers 1514 devant la forte poussée d'exportations du matériel naval à Biscaye, qui sort le trafic bordelais au sud du contexte de la route des Indes et annonce la naissance, en Biscaye, de la navigation terre-neuvienne.<sup>240</sup>

L'idée que le cabotage entre Bordeaux et les ports basques était, essentiellement, un effet de l'armement transatlantique est également étayée par l'analyse du rythme saisonnier du mouvement des caboteurs. Lors du boom de 1505-1506, les pics du mouvement se produisaient en septembre-octobre et en février-mars, séparés par une morte saison en pleine saison hivernale. Le rythme saisonnier de ce trafic rappelle la pause hivernale des Méditerranéens qu'a remarquée Braudel:

L'hivernage est ... la règle normale, une si bonne règle que longtemps les villes et les États soucieux d'ordre interdisent purement et simplement les voyages hivernaux. Encore en 1569, à Venise, ils étaient prohibés «su'l cuor dell'invernata», du 15 novembre au 20 janvier. De leur côté, les Levantins ne naviguaient que de la Saint-Georges à la Saint-Dimitri (5 mai-26 octobre, selon les dates du calendrier grec).<sup>241</sup>

Un rythme plus typiquement ponantais, caractérisé selon J. Bernard par la morte saison estivale et la haute saison hivernale, s'installa à partir de 1514, avec le début de l'armement terre-neuvien.<sup>242</sup> Ainsi,

<sup>238</sup> Au Moyen Âge, l'étape de l'Adour à la Gironde faisait partie de la grande route du vin des Bretons. J. Kerhervé, *op. cit.* t. 2, p. 685; A. Sauer, *op. cit.*, *passim*; J. Bernard, *op. cit.*, tome 3.

<sup>239</sup> P. Chaunu, *op. cit.*, p. 252.

<sup>240</sup> S. Barkham, «Los Vascos...», *op. cit.*, p. 28.

<sup>241</sup> «La mer», in F. Braudel, dir., *La Méditerranée. L'Espace et l'histoire* (Paris: Flammarion, 1985), p. 64.

<sup>242</sup> Départs mensuels de Bordeaux à la Biscaye, par périodes, 1500-1520 (d'après J. Bernard)

	jan	fév	mar	avr	mai	juin	juil	aoû	sep	oct	nov	déc	tot.
--	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	-----	-----	-----	-----	-----	------

le rythme de la navigation en Atlantique septentrional était fondé sur celui du Ponant médiéval, alors que la navigation sur la route des Indes, via l'«Atlantique méditerranéen» de P. Chaunu, respectait les rythmes de la mer intérieure. Les Biscaliens, à cheval entre deux espaces, trouvaient donc à Bordeaux et dans la route de la Terre-Neuve un contre-poids à l'attraction commerciale de Séville et la route des Indes. Le basculement du rythme saisonnier des caboteurs vers le calendrier ponantais signifie donc le début des pêches terre-neuviennes et la division de l'Atlantique en espaces méridional et septentrional.

Le calendrier des caboteurs de Bordeaux en Biscaye était donc fonction du départ printanier et du retour automnal des pêcheurs. Pour 1565 nous avons recensé 23 chargements vers le Sud,<sup>243</sup> contre six dans le sens inverse.<sup>244</sup> À la fin de l'hiver, le cabotage au Sud s'intensifia pour atteindre un pic au mois d'avril. Un second pic arriva au mois de juin, après quoi la morte saison s'étalait jusqu'à septembre lorsque la flotte terre-neuvrière était sur les lieux de pêche. La reprise de la navigation à l'automne était l'effet du retour des terre-neuvas qui vendaient leurs prises en échange du matériel pour la pêche suivante.<sup>245</sup>

1500-07	2	6	8	4	2	8	4	6	14	12	3	5	74
1508-13	7	9	12	4	4	3	3	5	4	5	4	3	63
1514-20	7	7	8	4	7	4	5	2	2	5	5	7	63

<sup>243</sup> ADG 3E 11181, s.f. (R. Soteau, 11 janvier 1565); 3E 2418, fos. 661r-662r et 858r-859r (R. Brigot, 23 octobre et 8 décembre 1565); 3E 5405, fos. 823v-824r, 993v-994v et 1022v-1023v (N. Duprat, 11 février, 17 et 23 mars 1565) et 3E 5406, fos. 27r-v, 40v-41v, 64r-65r, 95r-v, 183r-184r, 248r-249r, 764v-765v, 880r-881v et 882v-883r (*ibid.*, 2, 6, 12 et 30 avril, 23 mai, 19 juin, 19 novembre, 26 et 26 décembre); 3E 3041, fo. 615r-616r et 3E 3042, fos. 52r-v, 168r-v, 419v-420r, 440r-v, 481r-482r et 515r-v (P. de Cazamajour, 2 février, 21 avril, 18 juin, 19 et 19 octobre, 2 et 17 novembre 1565); 3E 6360, s.f. (M. Galliot, 17 avril 1565). À 25 tonneaux le chargement, le trafic documenté s'élève à 525 tonneaux.

<sup>244</sup> ADG, 3E 5406, fos. 115v-116r, 122v-123v, 324r-v, 681r-682r, 705v-706v et 771r-772r (N. Duprat, 3 et 3 mai, 19 juillet, 3, 7 et 22 novembre 1565).

<sup>245</sup> Chargements mensuels recensés entre Bordeaux et les ports biscaliens, 1565 (ADG):

	jan	fév	mar	avr	mai	juin	juil	aoû	sep	oct	nov	déc
au Sud	1	2	2	6	1	3	0	0	0	4	2	3
au Nord	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	3	0

## Le tonnage insuffisant des caboteurs

Entre l'offre de matériaux navals des Bordelais et la demande des Biscariens, les caboteurs ne parvenaient pas à tout livrer aux ports basques avant le départ des pêcheurs, qui étaient en effet souvent contraints de faire escale à Bordeaux avant d'entreprendre l'étape océane à la Terre-neuve. Le tonnage de ces caboteurs et terre-neuvas permet d'estimer la part des Bordelais dans l'armement de la flotte terre-neuvière basque.

Vers 1565, comme dans la période 1500-1520, les chargements allant à la Biscaye comportaient typiquement de 20 à 30 tonneaux, et seuls quelques chargements de blé dépassaient cette fourchette pour atteindre une soixantaine de tonneaux.<sup>246</sup> Nombre de caboteurs d'une trentaine de tonneaux s'appelaient «barque» et nous en avons une description grâce à l'inventaire de vente de *La Pintadelle* de Saint-Just. Elle était grée d'un beaupré et de deux mâts, de haubans, de palans, d'écoutes, d'«escouetz», de boulines et de deux grands avirons. Elle avait un «bateaul» équipé de deux avirons, «planches et traversanes». L'inventaire notait aussi un compas, un «coribau» (*sic*) et plomb, un câble, une haussière et deux ancres, «ung papefy et une bonnete pour ses voiles» et une «misaine devant».<sup>247</sup>

Parmi ces caboteurs, dans la période 1500-1520, quatre sur dix venaient des ports basques, surtout de Saint-Jean-de-Luz, d'Urtubie et de Fontarrabie; trois provenaient de Bordeaux, un du Saintonge, et deux de la Bretagne.<sup>248</sup> Les navires labourdains ramenaient leur charge toujours à leur port d'attache, alors que les bateaux ouest-français et bretons livraient aux ports du côté espagnol. En 1565, la géographie des ports d'attache n'était plus la même. Selon 23 chartes-parties bordelaises,

---

<sup>246</sup> Un *tonneau* de blé s'évaluait à 18 *boisseaux* (à 36,36 litres le boisseau) ou 3 *pipes* de 6 *boisseaux* chacune. Ces *pipes* contenaient donc 218 litres, comme la barrique de vin dont 4 faisaient un tonneau, mais à cause de la relative légèreté du blé, le volume d'une *pipe* par *tonneau* était réservé pour le lest. Ce fait explique en partie l'arrivée «sur lest», à Bordeaux, de 40 à 44% du tonnage étranger, Ch. Heutz de Lempis, *op. cit.*, pp. 30-32, ainsi que les dépôts de lest «sans cesse engraisés» notés par J. Bernard, *op. cit.*, p. 380.

<sup>247</sup> ADG, 3E 5405, fo. 553v-554v (N. Duprat, 24 novembre 1564): vente par Jehan Brisson, marchand de Saint-Just près de Marennes, à Jehan Pentecoste, capitaine et «contrerolleur» du roi à Hiery et sur Brouage. La barque serait conduite du Bec-d'Ambès à Brouage, devant la maison de l'acheteur, pour 56 livres 10 sols.

<sup>248</sup> 63 navires sont recensés de 1512 à 1520. Nous avons regroupé sous la rubrique de «saintongeais» ceux de Marennes, Saint-Just, Arvert, Guitres et Libourne (Entre-Deux-Mers). Les «bretons» provenaient surtout de Penmarc'h.

la flottille comprenait 16 navires saintongeais, 5 bretons, un poitevin de Saint-Gilles-sur-Vie et un gascon de Cap-Breton.<sup>249</sup> Aucun navire bordelais ou basque ne figure dans les chartes-parties bordelaises, malgré leur prédominance avant 1520.<sup>250</sup>

Cette absence de caboteurs biscaïens dans les archives est d'autant plus surprenante que les recherches de L. Turgeon et E. Picot ont révélé la présence à Bordeaux, en 1565, de 29 maîtres basques venus pour financer leurs pêches à la Terre-Neuve. Au moins 145 actes mettent en scène le passage de ces hommes originaires surtout de Saint-Jean-de-Luz et de Saint-Vincent (Ciboure), qui négociaient chacun jusqu'à 26 prêts «à la grosse aventure».<sup>251</sup> À l'analyse des dates de ces prêts, on décèle que les maîtres s'associaient pour le voyage en groupes de deux à cinq confrères de la même paroisse, et que certains venaient à Bordeaux deux ou trois fois durant l'hiver (tableau 3.2). La présence de ces hommes indique une quinzaine d'aller-retour de caboteurs de janvier à février. En outre, au mois de mars avant d'entamer la traversée à la Terre-Neuve, 18 morutiers labourdains faisaient escale à Bordeaux.<sup>252</sup> Ces témoignages indirects ajoutent donc une trentaine de voyages non recensés aux 23 qui sont documentés par une charte-partie.

En estimant la charge moyenne des caboteurs à 25 tonneaux et celle des morutiers à 50, ces navires auraient apporté 2 000 tonneaux de matériaux à la flotte terre-neuvrière biscaïenne qui, selon différentes estimations, s'élevait à de 7 000 à 8 000 tonneaux en 1565.<sup>253</sup> Plus du quart de

<sup>249</sup> Les bretons étaient de Bénodet (2), Blavet (1), Pénerf (2) et Croisic (1); les saintongeais de Marennes (2), Saint-Just (1), Arvert (6), Meschers (3), Cônac (2), Saint-Seurin-de-Duzet (1), Taillemond (1) et Mortagne (1). Ces caboteurs ont-ils été à l'origine de la diffusion du grès saintongeais si évidente dans l'archéologie? Cf. ADG, 3E 5406, fo. 385r-386r (N. Duprat, 11 août 1565), vente de poterie de Fronsac à Bordeaux.

<sup>250</sup> Nous avons toutefois identifié quelques chartes-parties de navires labourdains pour 1566.

<sup>251</sup> Pour 1565, L. Turgeon, *Inventaire informatisé des actes notariés de Bordeaux relatifs au Canada, année 1564-1565* (instrument de recherche des Archives nationales du Canada), donne 304 actes d'armement pour la Terre-Neuve, y compris 159 concernant les navires de Bordeaux et de l'Ouest français.

<sup>252</sup> Il est rare d'apercevoir un terre-neuva à Bordeaux sur le retour à l'automne, malgré leur intention de revenir «par droite route au port de Bourdeaux ou La Rochelle».

<sup>253</sup> A. Parkhurst en 1578 donne le tonnage moyen des morutiers espagnols à 55 tonneaux, celui des français à 45 tonneaux. Malgré des morutiers de jusqu'à 150 tonneaux signalés par L. Turgeon et J.-P. Proulx, nous suivons Parkhurst en les calculant à 50 tonneaux. Pour les baleiniers, J.-P. Proulx calcule leur taille à 322 tonneaux en moyenne.

Le nombre d'unités est basé sur le recensement de L. Turgeon de 30 morutiers labourdains et le nôtre de 17 baleiniers guipúzcoans et labourdains. Le nombre de morutiers guipúzcoans reste inconnu; nous l'avons estimé à 15. Le tonnage total s'élève donc à 7 775 tonneaux.

Lettre de A. Parkhurst, 13 novembre 1578, in R. Hakluyt, *The principall navigations...* (Londres, 1599), I,



l'avitaillement de cette flotte de baleiniers et de morutiers, de labourdains et de guipúzcoans, aurait transité par les quais de Bordeaux. Manifestement, une telle quantité de matériaux s'était avérée trop grande pour les caboteurs dont le tonnage n'avait guère évolué depuis un demi-siècle, obligeant les morutiers labourdains à faire la remontée de la Gironde pour compléter leur avitaillement avant de continuer à la Terre-Neuve.

**Tableau 3.2. Présence à Bordeaux des maîtres biscaïens, janvier-avril 1565 (d'après L. Turgeon)**

				présence à Bordeaux en date de:			
Maitre	Résidence	pêche	prêts	janvier	février	mars	avril
Petrico Divagnette	St-Vincent	morue (?)	1	12			
Jehanicot de Sanssu	St-Jean-de-Luz	morue	2	12			
Munjungo de Sanssu	St-Jean-de-Luz	morue	12	10 à 12			
Pellen de Haristeguy	St-Jean-de-Luz	morue	4	<u>10 à 12</u>	3		
Johannes Damesquette	St-Vincent	morue	4		5 à 6		
Johannes Delsaurdy	St-Jean-de-Luz	morue	15		7	19 à 24	
Johannes Duhalde	St-Jean-de-Luz	morue	7			24 à 26	
Antoine de Lajus	St-Sébastien	baleine	2			28 à..	..2
Johannes de Haristeguy	St-Jean-de-Luz	morue	1				1
Martiaco de Murguia	St-Vincent	morue (?)	1		19		2
Johannes de Cheberry	St-Jean-de-Luz	morue	2		19		
Martin de Cheberry	St-Jean-de-Luz	morue	1				
Pellen de Hargues	St-Jean-de-Luz	morue	2		28	13	
Martin de Habas	St-Jean-de-Luz	morue	26	17 à 18		6 à 18	
Johannes Darratse	St-Jean-de-Luz	morue	2	7, 16			
Martin de Hobiague	St-Jean-de-Luz	morue	5	<u>15 à 18</u>			
Sanxin Duhalde	St-Jean-de-Luz	morue (?)	4			7 à 8	
Petrico Divagnette	St-Vincent	morue	1			3	
Johannes de Divagnette	St-Vincent	morue	1			5	
Martico de Cheverry	St-Jean-de-Luz	morue (?)	1				20
Petressens Dagourette	St-Vincent	morue	3	6 (?)			13,26
Johannes de Sansabal	St-Vincent	morue	12			7 à 17	26
Martin Darreche	St-Vincent	morue	7		24	12 à 15	
Johannes de Gaberie	St-Vincent	baleine	3		23	14 à 16	
Esteven Damesquette	St-Vincent	morue	3		15	9 à 13	
Johannes Divagnette	St-Vincent	morue	1				
Jehan de Gallardie	Cap-Breton	morue	2				
Estienne de Bignau	Cap-Breton	morue	1			20	
Jehan de la Rigan	Cap-Breton	morue	8			18 à 22	
Arnaulton Silouete	Bayonne	morue	1			19	
Jehan Duchala	Bayonne	morue	1			19	

pp. 132-134; L. Turgeon, *Inventaire, op. cit., passim.*; J.-P. Proulx, *La pêche à la baleine...* (1995), *op. cit.*, p. 37, n. 141. L. Turgeon établit la flotte de pêche basque de 1571 à près de 100 navires dont 25 à 30 baleiniers, qu'il estime au total à 15 600 tonneaux, «Pêcheurs basques et Indiens des côtes du Saint-Laurent au XVI<sup>e</sup> siècle: perspectives de recherches», *Études canadiennes*, 13 (1982), pp. 9-14, n. 11.

## L'industrie d'armement baleinier à Bordeaux.

Parmi les Basques cherchant du financement à Bordeaux au printemps 1565 étaient deux capitaines baleiniers de Saint-Sébastien, Anthoine de Lajus et Jehan de Chemendy. Ce dernier envoyait à Saint-Sébastien une cargaison à bord de *la Marie* de Cônac en Saintonge évaluée à 20 tonneaux et inventoriée comme 218 «barriques defaittes qui sont pour l'usage pour faire la peche a la Tneufve», douze tonneaux de vin, trois barriques de chandelles et une d'avoine.<sup>254</sup> Les 218 barriques défaits équivalaient donc à 7 tonneaux, ce qui faisait environ 32 barriques le tonneau.<sup>255</sup> Cette référence permet aussi de visualiser les barriques après leur construction à Bordeaux, au moment de leur expédition à la Biscaye. Elles étaient considérées achevées,<sup>256</sup> mais elles étaient démontées et, apparemment, sans cerclage.<sup>257</sup>

---

<sup>254</sup> ADG, 3E 3042, fo. 52v-53r (P. de Cazemajour, 21 avril 1565): «Au nom de Dieu soy amen. Sachent tos qu'a este présent en sa [personne] Pierre Bazilh, maître apres Dieu du navire nomme La Marie de Conac en Xonge, lequel a confesse que Syre Jehan de Chemendy, marchan de St Sebastien, a charge ledit navire sur le présent port et havre de Bourdeaux, le nombre de douze thonneaulx de vin, plus 218 barriques defettes qui sont pour l'usage pour faire la peche a la Tneufve, plus troys barriques de chandelles, et une barrique d'avoyné; pour toutes lesdites marchandises estre conduites par icelludit maître et sondit navire et equipage duement aparelhe, estenche et equippe; partant, Dieu aydant et a la grace d'icell, du premier bon temps convenable; sauf les perilhe et fortunes de la mer, allant droicte route et sans desroger d'icelle, si n'est par fortune de temps, jusques au port et havre de St Sebastien, par toutes divyse et a droicte decharge dudit navire; et illec arrive, delivrer lesdites marchandises audit marchand ou son commis que sera pardella, en payant le fret audit maître pour toutes lesdites marchandises jusques au nombre de vingt thonneaulx, a raison de troys livres dix sols par thonneau comptant thonneau pour thonneau... Et ainsi l'a promis et jure, fait et passe comme suit le xxi<sup>e</sup> jour d'avril 1565 es presences de Estienn Sequel et Georges de Macceche habitanz audit Bourdeaux tesmoins.»

<sup>255</sup> Une barrique sans le cerclage, d'après les données de Red Bay, contenait 0,0279 m<sup>3</sup> de bois et pesait 16,7 kg. Les 32 barriques contenaient donc 0,89 m<sup>3</sup> de bois et pesaient 534 kg. Ce calcul se base sur la circonférence moyenne (198 cm), le diamètre des fonds (59 cm), la longueur des douves (87 cm), l'épaisseur des douves et fonçailles (1,3 cm) et le poids spécifique du chêne (0,6 g/cc). À Bordeaux, le «tonneau de boys pelé» se jaugeait à trois pieds et demi cubes (1,47 m<sup>3</sup>). AMB, BB 19, 26<sup>e</sup> fo. (1593): «Le tonneau de boys est de quatre piedz et demy de quarré. Le tonneau de boys pelé est de troys piedz et demy en quarré. La brasse de boys est de cinq piedz quarré.»

Pour le cerclage, l'on multiplie la circonférence moyenne (198 cm), la longueur couverte par les cercles (60 cm), l'épaisseur des cercles (1,5 cm), et le poids spécifique de l'aune (0,37 g/cc) pour obtenir un poids de 6,6 kg. Le poids de la barrique complète était donc de 23,3 kg. A. Panshin et C. de Zeeuw, *Textbook of Wood Technology*, 3<sup>e</sup> éd., t. 1 (Toronto: McGraw-Hill, 1970), pp. 556, 558, 569.

<sup>256</sup> Des barriques usagées étaient appelées «vides», ADG, 3E 5407, fos. 783v-784v et 1298r-v (N. Duprat, 2 juin et 27 novembre 1566); J. Tanguy recense «vides» à Nantes, *op. cit.* (1956), p. 36.

<sup>257</sup> ARC (Valladolid), pleitos civiles, Masas fenecidos 260-261, caja 1045-1, fos. 13v et 17r (1566).

Les barriques défaites n'étaient pas le seul article sur la liste d'emplettes des capitaines baleiniers à Bordeaux.<sup>258</sup> Le 28 mars, Lajus embauchait deux charpentiers de barriques et le 2 avril, il empruntait 260 livres à la «grosse aventure» des facteurs de François de Pontcastel pour payer, le jour même, l'affrètement de *la Jehanne* de Marennes de douze tonneaux de vin, quarante quintaux de cordage et vingt tonneaux de hareng, à livrer à Saint-Sébastien chez un dénommé François Barreau de la maison de Pontcastel.<sup>259</sup> Quant à de Chemendy, ce dernier embaucha deux tonneliers-arrimeurs le 29 mars et deux autres le 11 avril, qui acceptèrent de se rendre à Saint-Sébastien pour s'embarquer sur un baleinier encore à identifier. Les cinq semblent avoir pris le départ pour Saint-Sébastien le 12 avril sur *la Marie* de Capbreton, affrétée de vin au nom de Chemendy.<sup>260</sup> Enfin, le 21 avril, suivit en son nom la cargaison de barriques défaites.

Les chartes-parties de 1500-1520 révèlent les débuts du négoce bordelais en matière d'avitaillement au long cours. La croissance initiale était fondée sur le blé, mais la part du vin augmenta progressivement pour atteindre 15% du tonnage dans la période 1514-1520.<sup>261</sup> En même temps, les cargaisons se diversifièrent pour inclure, dès 1512, des fèves, denrée essentielle au régime des marins basques et, dès 1514, les balles de chanvre, destinées aux corderies luziennes.<sup>262</sup> Comme sur la route entre Nantes et Bordeaux, l'évolution des chargements traduit la recomposition régionale de l'économie maritime et l'émergence d'une industrie d'armement à Bordeaux qui se construit sur la virtuosité des marins basques et bretons.

---

<sup>258</sup> Lajus était capitaine du *Saint-Nicolas*, baleinier non répertorié dans les archives guipúzcoanes, et de Chemendy d'un navire toujours en construction à Saint-Sébastien.

Un troisième capitaine, Johannes de Gaberie de *la Marie* de Saint-Vincent, était représenté par un procureur, Martin de Harismendy d'Urrugne près de Saint-Jean-de-Luz, qui empruntait à la grosse aventure auprès des marchands Bertrand de Minvielle (ici cautionné par Petressens Dagourette), des facteurs de feu Bertrand Destoc, des facteurs de François Treulhe et Pierre Guérin. ADG, 3E 5405, fo. 957r-958v (N. Duprat, 14 mars 1565) et 3E 2417, fos. 1307r-v, 1320v-1321v et 1328r-v (R. Brigot, 15, 16 et 17 mars 1565).

<sup>259</sup> ADG, 3E 5406, fos. 9r-10v, 27r-v et 28v-30r (N. Duprat, 28 mars, 2 et 2 avril 1565). Les charpentiers de barriques étaient Bernard Dunan et Georges de la Place.

<sup>260</sup> ADG, 3E 3042, fo. 12v-13r (P. de Cazamajour, 29 mars 1565); 3E 6019, fo. 17v-19r (F. Faure, 11 avril 1565, brouillon signé en fin de registre, fo. 14r-15r); 3E 5406, fo. 64r-65r (N. Duprat, 12 avril 1565). Jehanbert de Ligaray et Anthoine de Labarthe sont embauchés le 29 mars, et Arnaud de Bernatet et Pierre Dupont le 11 avril.

<sup>261</sup> Durant le «boom» de 1506-1507, 3 294 tonneaux de blé et 52 tonneaux de vin furent expédiés. Durant le second «boom» de 1511-1512, les chiffres étaient de 2 205 tonneaux de blé contre 221 tonneaux de vin. Pour 1514-1520, nous avons recensé les envois de 1 854 tonneaux de blé contre 319 tonneaux de vin. J. Bernard, *op. cit.*, t. 3, *passim*.

<sup>262</sup> J. Bernard, *op. cit.*, tome 3, *passim*.

Vers 1565, après un demi-siècle de navigation terre-neuvienne, la percée des manufactures et des créances bordelaises en Biscaye était acquise. L'époque des envois de produits bruts comme le blé et le chanvre était révolue; seul Bayonne achetait encore du blé froment, de l'avoine, du millet et des fèves, signe que cette ville aussi participait à l'élaboration des vivres maritimes. De même, Saint-Jean-de-Luz faisait venir des peaux brutes, sans doute pour fabriquer des *ropas*, les tenues de pêcheur.<sup>263</sup> Mais la plupart des envois bordelais consistait en produits manufacturés. Les vins, les cordages, l'huile d'olive<sup>264</sup> et le hareng<sup>265</sup> étaient envoyés à tous les grands ports cantabriques et, surtout, à Saint-Jean-de-Luz et à Saint-Sébastien. Les armateurs de la métropole guipúzcoane acquéraient aussi les sardines, la morue, les futailles, les toiles et le papier.<sup>266</sup>

En amont des chartes-parties, une multitude de contrats révèle l'étendue de l'industrie de l'armement à Bordeaux. Parmi les plus lucratifs étaient ceux que passaient les Luziens et les Saint-Sébastiennais auprès des boulangers de Bordeaux qui s'engageaient à fournir des centaines de *quintaux* de biscuit<sup>267</sup> fait de blé froment<sup>268</sup> et livré en barriques.<sup>269</sup> D'autres contrats étaient passés

---

<sup>263</sup> ADG, 3E 3042, fo. 440r-v (P. de Cazamajour, 19 octobre 1565), à Bayonne, et 3E 5406, fo. 183r-184r (N. Duprat, 23 mai 1565), à Saint-Jean-de-Luz.

<sup>264</sup> Cf. ADG, 3E 3042, fo. 440r-v (P. de Cazamajour, 19 octobre 1565).

<sup>265</sup> ADG, 3E 5405, fos. 893r-894r et 930v-932r (N. Duprat, 1 et 5 mars 1565) et 3E 5406, fos. 27r-v et 727r-728r (*ibid.*, 2 avril 1565 et 10 novembre 1565).

<sup>266</sup> ADG, 3E 5407, fo. 386v-387v (N. Duprat, 9 mars 1566): vins, merlu en *pipes* et «deux bahutz plaines de toiles» à Doña Maria de Hoyarsabal à Saint-Sébastien; 3E 2418, fo. 661r-662r (R. Brigot, 23 octobre 1565): charte-partie, par Jehan Lestellier maître de la Jehanette de Tallemond, pour Arnaud Duprat de Bayonne, de transporter à Saint-Sébastien «soixante quatorze balles de congre, trente une balles papier, quatre pippes muelu, deux barriques de huilhe dolif, huit barriques sardines surrette de Bretagne, dix barilz haranc blanc, une balle de grosse toille....»

<sup>267</sup> ADG, 3E 2418, fo. 769v-670r (R. Brigot, 13 novembre 1565); cf. 3E 5404, fos. 680r-v, 793v-794r, 794r-v (N. Duprat, 7 janvier, 14 et 14 février 1564); 5405, fo. 622r-v (*ibid.*, 12 décembre 1564); 5406, fo. 815v-816r (*ibid.*, 3 décembre 1565); 5407, fo. 116r-117r (*ibid.*, 23 janvier 1566); 3E 3042, fos. 515r-v, 530r-v, 554r-v (P. de Cazamajour, 17 et 26 novembre, 8 décembre 1565). Un contrat typique établit le prix de 200 quintaux de pain à 450 livres tournois.

<sup>268</sup> ADG, 3E 5405, fo. 680r-v (N. Duprat, 7 janvier 1564); 3E 3042, fos. 515r-v, 530r-v, 554r-v, 556r-v (P. de Cazamajour, 17 et 26 novembre, 8 et 14 décembre 1565).

<sup>269</sup> ARC, pleitos civiles, Masas fenecidos 260-261, caja 1045, fo. 13v (1566): «quatrocientas barricas para meter bizcocho»; cf. ADG, 3E 11125, fo. 60v (F. Sigault, 21 avril 1565), prêt de Pierre du Molins boulanger, à Pierre de Lamothe charpentier de barriques. Le *quintal* égalait 100 livres; l'on ignore cependant le poids d'une barrique de biscuit.

avec des charpentiers de navires pour faire des chaloupes de pêche<sup>270</sup> et avec des tonneliers pour remplir des commandes de jusqu'à 100 douzaines de barriques.<sup>271</sup>

L'arrière-pays bordelais, lui, offrait surtout des avirons<sup>272</sup> et du chanvre<sup>273</sup> tourné en cordages destinés à l'usage des baleiniers biscatens<sup>274</sup> dans des corderies à Saint-Macaire et à Bordeaux.<sup>275</sup> La capacité des marchands bordelais de réunir dans leurs chais la production d'un grand espace commercial est visible dans le stockage de hareng de la Normandie, de sardines de la Bretagne,<sup>276</sup> de

<sup>270</sup> ADG, 3E 5405, fo. 557r-v (N. Duprat, 28 novembre 1564), f. 557r-v: «...Francoys Detchevere et Naudin de Labat charpentiers de navires habitans de la paroisse St Michel de la presente ville de Bourdeaux lesquelz ont vendu et vendent par ces presents a Loys Bareau marinier aussi habitant de ladite ville... deux chaluppes bonnes et biens faictes et suffizantes pour la pescherie de la Terrenewfe lesquelles lesdicts Detchevere et de Labat ont promis et seront tenuz de rendre et delivrer audit Bareau sur le port et havre de ladite ville prestes a naviguer dedans le quinziesme de fevrier prochainement venant... pour le pris et somme de quinze escuz pistoletz pour chacune desdites chaluppes...»

<sup>271</sup> ADG, 3E 7824, fos. 320v-321r et 321v-322v; 3E 7827, fo. 292r-295r (F. de Lalanne, 4 septembre 1563, 13 juin 1565); cf. 3E 7826, s.f. (F. de Lalanne, 27 avril 1565), 50 douzaines à 700 francs; 3E 5406, fo. 892r-v (N. Duprat, 28 décembre 1565), 40 douzaines à 480 livres tournois. À titre de comparaison, la sixième part du morutier *La Jacqueline Colette* fut vendue à 554 livres «ensemble des voiles cordages ancres cables bateaulx chaluppes artillerye meubles ustencilles et du tout autres apareilh munitions appartennans et deppendans...» ADG, 3E 5407, fo. 176r-v (N. Duprat, 5 février 1566).

<sup>272</sup> ADG, 3E 5406, fo. 774v-775v et 3E 5406, fo. 1180v-1181r (N. Duprat, 22 novembre 1565 et 30 octobre 1566).

<sup>273</sup> ADG, 3E 2417, fo. 1344r-v (R. Brigot, 20 mars 1565), 43 quintaux à 217 livres tournois; 3E 2418, fo. 29r-30r (*ibid.*, 6 avril 1565), 10 quintaux «de la nouvelle poidz de Taillebourg»; 3E 5405, fo. 527v-528r (N. Duprat, 16 novembre 1564) cordiers de Saint-Macaire. Le notaire à Taillemont, Marc Cormier, est négociant de cordages. ADG, 3E 5405, fo. 670v-671r (N. Duprat, 1 janvier 1564).

<sup>274</sup> ADG, 3E 5405, f. 527v-528r (N. Duprat, 16 novembre 1564): vente par des cordiers de Saint-Macaire, à Fortuney de la Basquerie et Francoys de Pontcastel, d'ung cable de navire du poix de douze quintaulx et demy de la longueur de quatre vingt dix brasses, plus ung cablot du poix de six quintalz de la longueur de cens brasses, plus dix gunautz de chaluppes et ung gunaut pour la balaine et deux cens cinquante lesquels de la longueur de soixante brasses chacune, le tout de bonne chanvre bien faict et ditourne bon et marchand et autrement comme il apartient pour servir a grand navire alant a la pecherie de la Terrenewfe, et le tout lesdits [cordiers] seront tenuz de payes et rendre sur le port et havre de ceste ville... dans trois sepmaines apres la feste de Noel.» En outre, ils feront «en neufve qualite... du cordaige jusqu'au nombre de quarante a quarante cinq quintalz si en est besong pour ung autre navire... pour aller a la Terrenewfe.»

ADG 5406, fo. 644r-645v (*ibid.*, 29 octobre 1565): vente par les mêmes cordiers à Poncastel et Bernard du Vignau de 2 grand câbles de 100 bras de longueur du poids de 10 quintaux, 1 cable de même longueur du poids de 3 quintaux et un quarteron, 10 «hunans» de chaloupe et 140 lignes de la longueur de 65 brasses chacune. Le cordage, «bien conditionné pour le voyage à la Terrenewfe», sera fait de chanvre neuf et livré à Bordeaux avant le premier février.

<sup>275</sup> ADG, 3E 3041, fo. 615r-616r (P. de Cazamajour, 2 février 1565), 29 quintaux de câbles et cordages à Saint-Jean-de-Luz; 3E 5406, fo. 27r-v (N. Duprat, 2 avril 1565), 40 quintaux de cordages à Saint-Sébastien pour un baleinier; 3E 5407, fo. 1388r-1389r (*ibid.*, 16 décembre 1566, câbles et cordages à Bilbao). Cf. 3E 5407, fos. 1061r-1062r et 1282v-1283r (*ibid.*, 19 septembre, 29 novembre 1566).

<sup>276</sup> ADG, 3E 5406, fo. 764v-765v (N. Duprat, 19 novembre 1565): 14 tonneaux de sardine «surette» de Bretagne et 12 pipes de merlus à quatre barriques ou deux pipes par tonneau, livrés à Saint-Sébastien.

merlus et de morues «parées» de la Terreneuve,<sup>277</sup> de la résine de Biscarosse dans les Landes,<sup>278</sup> du sel de Marennes, d'Oléron et de la baie de Bourgneuf,<sup>279</sup> du beurre breton<sup>280</sup> et de la poterie charentaise et girondine.<sup>281</sup> Certains contrats spécifient que les produits étaient destinés à l'usage des terre-neuvas; dans d'autres, on reconnaît les contractants comme des pêcheurs et des armateurs. La variété et la quantité des matériaux navals produits à Bordeaux dépassent largement celles que nous retrouvons dans les seules chartes-parties de caboteur.

Dans ce portrait de l'industrie d'armement des Bordelais, il y a bien sûr des nuances à apporter. Luziens et Saint-Sébastienais avait besoin du matériel au printemps, mais seuls ces derniers en achetaient à l'automne avec les gains de leur pêche, tandis que les Luziens attendaient le printemps avant de réarmer. Mais les Labourdains renouvelaient leurs dettes chaque année, à la différence des Guipúzcoans qui ne puisaient qu'à titre d'exception aux créances bordelaises et tendaient en outre à liquider leur compte à l'automne en achetant du matériel en même temps qu'ils vendaient leurs prises. L'endettement chronique des Labourdains semble contraster avec l'irrégularité des besoins en capitaux des Guipúzcoans qui, cependant, affrétaient autant de caboteurs en partance de Bordeaux. Par ailleurs, créanciers bordelais et débiteurs biscaliens avaient des comportements saisonniers différents. À l'automne, seuls les Basques affrétaient les caboteurs, payant avec leurs gains de l'année, alors qu'au printemps, les Bordelais envoyaient du matériel de pêche à leurs risques aux ports biscaliens. Opportunistes, les marchands bordelais allaient même jusqu'à charger une barque de vivres

---

<sup>277</sup> ADG, 3E 2418 fo. 858r-859r (R. Brigot, 8 décembre 1565): 18 *milliers* de «moullue parée de Plaizance et Sainte Marie a compter six vingtz pour cens et huit pippes de merlu marchees lesdites pippes de merlu scavoit est quatre de la marche dudit de Pontcastel qui est telle [marque], et les autres quatres ... de semblable marche [marque]».

<sup>278</sup> ADG, 3E 5406, fos. 258r-259r et 608v-609v (N. Duprat, 2 août et 23 octobre 1565).

<sup>279</sup> Sel apporté à Bordeaux de Marennes, 3E 5406, fo. 68v-69v (N. Duprat, 25 avril 1565), et de Saint-Nazaire, 3E 2417, fo. 1267v-1268r (R. Brigot, 10 mars 1565), 100 *pipes* pour un morutier de Capbreton. Sel réexpédié de Bordeaux à Thonneins, Montauban et Toulouse, 3E 5405, fos. 6r, 141v-142r, 266r-267v et 267r-v (N. Duprat, 29 mars, 21 mai, 29 et 29 juillet 1564). Du sel vendu à Bordeaux mais chargé à Arguilhon, 3E 11183, s.f. (R. SotEAU, 9 octobre 1566) et à Oléron, 3E 5406, fo. 327v-329r (N. Duprat, 20 juillet 1565).

<sup>280</sup> ADG, 3E 5406, fo. 678v-679r (N. Duprat, 3 novembre 1565).

<sup>281</sup> ADG, 3E 11183, s.f. (R. SotEAU, 18 avril 1565), vente d'une grosse de «casse» et de «pots à pied» par un maître potier de Bordeaux; 3E 11185, s.f. (*ibid.*, 22 mars 1566), vente, par un potier de Clote(?) en Montendre (Jonzac, Charente-Maritime) à un marchand bordelais, de sa production des deux années à venir, livrable à Bordeaux, à 40 sols la grosse; 3E 5406, fo. 385r-386r (N. Duprat, 11 août 1565), vente, par un potier de La Guirande en Fronsac (Libourne, Gironde) à deux marchands bordelais, de sa production de l'année à venir, livrable à Bordeaux, à 38 sols 6 deniers la grosse.

et à en confier la vente au maître à son arrivée en Biscaye.<sup>282</sup> Cette pratique de colporter du matériel à crédit aux quais des ports basques, avant la saison de pêche, est recensée surtout à Saint-Jean-de-Luz. Les fèves, les cordages et la futaille, matériaux circulant uniquement au printemps, servaient à cette vente de crédit et, à cet égard, la présence de barriques bordelaises à Red Bay s'inscrit dans l'extension de l'armement bordelais au XVI<sup>e</sup> siècle.

### **3.3. La route de la Terre-neuve des baleiniers biscaïens**

En 1565, l'étape transatlantique des barriques de Red Bay ne présentait plus aucune nouveauté. Pour l'historien aussi, la pêche à la baleine de cette époque est relativement connue et notre contribution consiste davantage en une relecture des faits dans une perspective matérielle, spatiale et temporelle. Mais, si les rythmes saisonniers et les trafics sur la route entre Bordeaux et la Biscaye permettent de retracer le rôle des armateurs bordelais dans la construction de l'espace atlantique septentrional, notre examen de la route de la Terre-neuve révèle des failles et des décalages au sein de cet espace-temps. L'analyse de la route et des lieux de pêche des baleiniers ne serait pas complète sans remarquer un élément politique certain qui déteint sur tous les aspects de l'industrie baleinière et jette une lumière sur le début et le déclin énigmatiques de la grande pêche du détroit de Belle-île.

#### **La route, l'espace terre-neuvien et les rythmes temporels des baleiniers**

À leur départ, les baleiniers guipúzcoans observaient une pratique particulière, selon laquelle le navire en quittant son port d'attache cabotait pendant quelques jours afin de compléter son équipage. Arrivant devant l'un des ports d'échouage, le baleinier mouillait au large et le capitaine accostait pour entrer en pourparlers avec les marins et les hommes de métier du lieu. Parfois, notamment lorsque

---

<sup>282</sup> Ainsi la charte-partie du *Robert* de Saint-Just «aux îles de Marespnes en Saintonge», dont est maître Anthoine Blanchart, pour 28 tonneaux de fèves. ADG, 3E 6360, s.f. (M. Galliot, 17 avril 1565).

la guerre franco-espagnole sévit, il fallait que le notaire du port formalise l'entente avant que les hommes n'acceptent d'embarquer.<sup>283</sup> La cérémonie se répétait dans quatre ou cinq ports en Guipúzcoa et peut-être encore à Bilbao ou à Laredo en Asturies. Cette procession le long de la côte se déroulait encore dans le sens inverse au retour et reflétait une réalité incontournable de l'armement terre-neuvien: un marin n'était pas embauché, mais s'engageait à participer à une aventure financière aux conditions qu'il négociait comme tout autre contrat. En effet, les grands équipages de baleinier étaient fondés sur le principe de parts, un aspect permanent de la pêche capitaliste au Ponant,<sup>284</sup> et le départ au ralenti des bâtiments était nécessaire pour que toutes les parties se mettent d'accord.

Une fois au grand large, le chemin de la Terre-Neuve était praticable à la latitude du choix, à l'aller comme au retour et ce, malgré la dominance, entre 40 et 60 degrés, des vents de l'ouest.<sup>285</sup> François Rabelais, Jean Alfonse et d'autres attestent que les pilotes imaginaient les points sur le littoral terre-neuvien par rapport aux points à la même latitude sur la côte ponantaise. Ainsi Port-Royal faisait pendant à La Rochelle, Cap-Breton aux Sables-d'Olonne, le *chenal* de Belle-Île à Cap-Clair en Irlande, et ainsi de suite.<sup>286</sup> Des milliers de contrats conservent l'aveu des morutiers de cingler, selon l'expression consacrée, «de droicte route jusques audite Terre-neufve et retournant aussy de droicte

---

<sup>283</sup> AHPG, I, 2577, fo. 1r-2v (S. de Yturriça, Mutriku, 7 janvier 1559), engagement de 21 marins; III, 1785, fo. 48r-50v (D. de Hoa, Orio, 8 mars 1560), engagement de 8 marins.

<sup>284</sup> Dès ses débuts, la pêche capitaliste épouse le système de parts. Au XV<sup>e</sup> siècle, sur la côte normande, la pêche harenguière se fait «à la part, selon l'usage», alors que le système de créances conduit à une «commercialisation croissante» et une «concentration du capital au niveau des hôtes». M. Mollat (1983), *op. cit.*, pp. 109, 112-113.

L. Turgeon signale l'«archaïsme» du système de parts et trace l'érosion centenaire de la part des pêcheurs dans «Le temps des pêches lointaines. Permanences et transformations (vers 1500 - vers 1850)», in M. Mollat, dir., *Histoire des pêches maritimes en France* (Toulouse: Privat, 1987), pp. 133-181, spéc. 174-179. Les parts se mêlent parfois au salaire fixe et ce, dans le même contrat chez des tonneliers-pêcheurs de Québec au XVIII<sup>e</sup> siècle. E. Marcil (1983), *op. cit.*, pp. 50-51.

<sup>285</sup> Cette dominance est technique. Les vents soufflent du quart «ouest» (du sud-ouest au nord-ouest) à de 41 à 60% des jours de chaque mois. Si les vents du quart «est» sont plus rares, il n'en demeure pas moins que, selon les secteurs d'océan et les saisons, les vents propices à la marche vers l'ouest dominant à de 35 à 60% des jours. W. McDonald, dir., *Atlas of the Climatic Charts of the Oceans* (Washington: U.S. Department of Agriculture, 1938).

<sup>286</sup> F. Rabelais, *Le Quart Livre*, I, lignes 96-111 (Lyon, 1548 et Paris, 1552; Paris: Centre National du Livre, 1994), p. 185, «en pareille elevation comme il est au port de Olone... de paour d'entrer et estre retenuz en la mer Glaciale. Et suyvens ce canonique destour par mesme parallele...»; J. Alfonse, «Le routier» (1542), in *Voyages de découverte au Canada entre les années 1534 et 1542...* (Québec: Cowan, 1843), p. 86.

Jean Alfonse (1559), *op. cit.*, fo. 23v, donne la hauteur du détroit de Belle-Île, 52 degrés, à *Dursee* en Irlande, puis précise *Brasequay*. Il signale aussi Cap-Finistère en Galice (43½ degrés), Belle-Île en Bretagne (49), les Raz de Sein (49¼), Calais (51½) et Lezard (50½).



route a l'ung des portz et havres de la Rochelle ou Bourdeaux». <sup>287</sup> Un pilote, s'il ne voulait qu'atteindre les Grands Bancs, se reconnaissait à quarante lieues de sa destination par les «grandes bendes de faulquetz» et de «petits oyselletz qui s'appellent marmyons» à l'horizon. Ces bandes d'oiseaux, selon Jean Cordier de Rouen, allaient convoyer le pilote jusqu'à «l'escore du banc et si tost que lesdits oyselletz vous auront délaissé, vous pourres sonder et trouver la terre du banc.» <sup>288</sup>

Les baleiniers, eux, en se dirigeant vers le détroit de Belle-Île passaient au nord des Bancs. Les Luziens sur le départ suivaient d'abord la côte française au nord jusqu'à La Rochelle ou Bordeaux, où ils complétaient leur avitaillement avant de mettre le cap définitivement sur la Terre-neuve. <sup>289</sup> En revanche, les Saint-Sébastiennais longeaient d'abord la côte cantabrique, ramassant leur complément de marins. <sup>290</sup> Ensuite, dans les mots de Cristóbal de Barros en 1571, la traversée commençait:

Quand ils partent de cette côte ils reconnaissent, de 15 lieues dans la mer, le cap des Peines qui est en Asturies à deux lieues de Gijón et, d'ici, vont à l'ouest-nord-ouest jusqu'à cinquante-deux degrés et demi où se trouve la Grande Baie, ne touchant ni terre ni île, car le tout est un golfe de huit cents lieues. <sup>291</sup>

---

<sup>287</sup> ADG, 3E 2417, fo. 1320v-1321v (R. Brigot, 16 mars 1565), le baleinier *la Marie* de Saint-Vincent «...partant du port et havre de la Rochelle, l'ancre et voilles levées en temps convenable, estant tout prest, advitailhé, munitionné et aparellé à se ledit voyaige de Terre-neufve, allant de droicte route jusques audite Terre-neufve et retournant aussy de droicte route a l'ung des portz et havres de la Rochelle ou Bourdeaux...»

<sup>288</sup> M. Mollat (1983), *op. cit.*, p. 191.

<sup>289</sup> Dès leur instauration en 1565, les *Port Books* d'Angleterre signalent les entrées d'huile de baleine de La Rochelle. B. Dietz, *The Port and Trade of Early Elizabethan London* (London: London Record Society, 1972), nos. 1, 332. L'huile arrivait aussi de «Biscay» et de «Spain», *ibid.*, nos. 356, 415, 515, 679, 691.

<sup>290</sup> Cf. l'itinéraire prévu pour un baleinier qui prenait en partant les marins à Guetaria, Zumaia, Deba, Mutriko et Lequeitio; AGDG (Tolosa), Corregimiento, Civiles Elorza, 261, fo. 57r (1572); cf. J.-P. Proulx (1993), *op. cit.*, p. 51; ADPB, Fondo del Consulado de Mar y Universidad de Mercaderes, 39, fo. 43v (22 mai 1567), assurance de Guetaria à quelque port de Terranova et de retour à Pasajes avec une escale à Laredo et Guetaria; fo. 281v (21 avril 1568), assurance de Saint-Sébastien à quelque port ou ports de Guipúzcoa et ensuite à quelque port, plage ou baie de la Terre-neuve, et de retour à Saint-Sébastien ou un autre port de la province de Guipúzcoa.

<sup>291</sup> «Quando parten de esta costa reconocen las peñas de Goçon como a XV leguas la mar adentro, que es en Asturias a dos leguas de Jijon, y de alli ban al osnorueste hasta çinquenta y dos grados y medio donde esta la Gran Baya sin topar tierra ni ysla, sino todo es un golfo de ocho zientas leguas.» Archivo general de Simancas, GA 75/24 (1571), cité dans S. Barkham, «Los Vascos...», *op. cit.*, p. 58, n. 10. J. Alfonse (1559), *op. cit.*, fo. 13r-14r, met 50 lieues entre les caps de Peñas et Machichaco, et ensuite 18 lieues jusqu'à Fontarrabie.

En suivant d'abord les côtes opposées de leur golfe, les Luziens et les Guipúzcoans mettaient 200 milles nautiques entre eux avant d'entreprendre le grand large, malgré des départs à une lieue l'un de l'autre.

La traversée d'environ 2 400 milles nautiques<sup>292</sup> durait à peu près cinq semaines.<sup>293</sup> Rendus dans le «chenal de la Grande Baie», les baleiniers se répartissaient dans des havres tout au long de la côte nord. Selon S. Barkham, la moitié s'installaient à *Buitres* alors que le deuxième port de prédilection était *Xateo* (Château-Baie) à l'entrée atlantique du *chenal*.<sup>294</sup> D'autres mouillaient aux havres appelés *Gradin*, *Sonbrero*, *los Hornos* ou *Labeta*, *Canada Pequeña*, *Puerto Bretón*, *Puerto Nuevo*, *Batel* et même à l'anse dite d'*Anton Gonçulo*, entre *Puerto Bretón* et *Buitres*.<sup>295</sup> Nombre de capitaines arrêtaient le choix d'un havre une fois sur les lieux et leur assurance couvrait les déplacements «du port au port».<sup>296</sup>

Il y a plusieurs façons de comprendre la répartition des lieux de pêche le long du *chenal*. Il fallait accorder à chaque équipage son territoire de chasse, sans perdre les avantages qu'apportait le partage des équipements et des métiers spécialisés comme le chirurgien, le comptable, le charpentier,

---

<sup>292</sup> Environ 4445 km. Le mille marin, de 1 852 mètres, égale une minute de latitude (la 60<sup>e</sup> partie d'un degré équatorial). Le *nœud* signifie un mille marin par heure; trois milles marins égalent une *lieue* (5 556 m).

<sup>293</sup> Le temps réel de la traversée de 2 400 milles est inconnu et notre estimation de 35 à 40 jours est calculé sur une avance moyenne de 2,5 à 3 *nœuds*. P. Pomey, «Comment naviguait-on dans la Méditerranée romaine?», *L'Histoire*, 36 (1981), p. 101, calcule la vitesse moyenne des navires marchands antiques à de 3 à 4 *nœuds*; P. Chaunu, *op. cit.*, pp. 234-237, montre que le convoi aux Indes au XVI<sup>e</sup> siècle achevait une étape de 2 400 milles dans 40 à 45 jours (donc 2,5 *nœuds*), incluant une escale; S. Killing, *The Red Bay vessel. A research project undertaken for Canadian Parks Service* (Midland, Ontario: Steve Killing Yacht Design, Inc., 1992), déposé à Parcs Canada (Ottawa), établit la vitesse théorique du baleinier de Red Bay, par vents typiques, à de 3 à 6 *nœuds*. Un exemple d'une traversée rapide était celle de Jacques Cartier qui fit l'étape de Saint-Malo à Bonavista en 20 jours (donc 5 *nœuds*); M. Trudel, «Cartier, Jacques», *Dictionnaire bibliographique du Canada*, vol. I (Québec: Presses de l'Université Laval, 1966), pp. 171-177.

<sup>294</sup> S. Barkham, «Los Vascos...», *op. cit.*, p. 64: «Esta muy probable que llegara a haber diecisiete barcos en el puerto de Red Bay durante las estaciones normales de la pesca de ballena... con unos diez o doce más en otros puertos de "Gran Baya"».

<sup>295</sup> *Gradin* correspond à Middle-Bay, *Sonbrero* à West Saint-Modeste, *los Hornos* ou *Labeta* à East Saint-Modeste, *Canada Pequeña* à Saint-Augustin, *Puerto Bretón* à Carrol Cove, *Puerto Nuevo* à Pleasure Harbour et *Batel* à Battle Harbour. S. Barkham, «The identification of Labrador ports...», *op. cit.* et «Los Vascos...», *op. cit.* (pour *Canada Pequeña*); M. Egaña Goya, «Basque toponymy in Canada», *op. cit.*

<sup>296</sup> Les polices d'assurances ne précisent qu'exceptionnellement le port de destination à la Terre-Neuve. Des témoignages isolés font référence à la «coutume» d'établir les lieux de pêche en consultation avec les autres capitaines sur les lieux. Cf. J.-P. Proulx (1995), *op. cit.*, pp. 79-82.

le calfat, les harponneurs, les dépeceurs et les tonneliers. Mais il fallait aussi décourager d'éventuels concurrents externes par l'occupation du territoire et l'établissement de quelques lieux forts comme *Buitres* et *Xateo*.<sup>297</sup> Sur le plan conceptuel, les enjeux spatiaux liés à l'accès aux ressources ont été théorisés par I. Spry dans le contexte des espaces du continent nord-américain aux débuts de l'influence européenne, dans des situations d'abondance de ressources non aliénées. Spry a identifié une stratégie d'acquisition qui consistait d'abord à réserver au seul groupe d'appartenance l'accès à la ressource par, entre autres, l'occupation symbolique de l'espace et les démonstrations de force. Une fois que l'accès exclusif à la ressource était assuré, la solidarité du groupe cédait en faveur d'une concurrence entre les individus et les alliances à l'intérieur du groupe. Parfois, le groupe dressait une charte coutumière des droits communs et individuels. La documentation de ce type d'exploitation des ressources dit en «*open access*» (accès sans contrainte) permettrait, selon Spry, de caractériser la phase initiale du capitalisme dans les espaces nord-américains.<sup>298</sup> Sa théorie offre une clé pour comprendre les informations divergentes qui sont conservées sur, d'une part, une solidarité d'équipages guipúzcoans allant jusqu'à l'exclusion territoriale d'équipages labourdains et *vice versa* et, d'autre part, l'esprit d'entreprise individuelle qui motivait armateurs et membres d'équipage. Également, la mise en relation des concepts d'accès aux ressources et d'espaces nouveaux permet de voir que les baleiniers concevaient le détroit de Belle-île comme chasse-gardée.

La théorie nous invite aussi à identifier des exemples précis d'une telle stratégie d'accaparement des ressources par le biais de l'exclusion territoriale. Souvent, les prises de bec concernaient la possession d'une baleine ayant distancé son harponneur guipúzcoan avant d'être trouvée morte par un équipage labourdain.<sup>299</sup> En 1554, les tensions croissantes entre Basques espagnols et français conduisirent à une bataille rangée.<sup>300</sup> Selon un témoignage guipúzcoan, une armada de 13 baleiniers de Saint-Jean-de-Luz, Biarritz et Cap-Breton sortit de son mouillage à *Buitres* et, pendant un jour et une nuit, livra la guerre «par mer et par terre» à quatre navires guipúzcoans

---

<sup>297</sup> J.-P. Proulx (1995), *op. cit.*, pp. 45-48 et 97-104.

<sup>298</sup> I. Spry, *op. cit.* En traduisant *open access* comme «accès sans contrainte», le sens implicite de «mainmise» de l'original n'est toutefois pas exprimé.

<sup>299</sup> Cf. ARC, *pleitos civiles, Rodrigues fenecidos* 54, caja 312-1 (1575). De telles prises de possession, considérées comme concurrence déloyale, survenaient aussi entre des équipages guipúzcoans dans les années 1570.

<sup>300</sup> S. Barkham, «Documentary evidence...», *op. cit.*, spéc. pp. 55-56.

installés à *los Hornos* (East St. Modeste). Au lendemain, le 25 juillet, 180 Guipúzcoans étaient emprisonnés à *Buitres* et, le 29 août, expulsés à bord de l'un de leurs navires.<sup>301</sup> Les trêves et les échauffourées alternèrent jusqu'au printemps de 1563 quand plusieurs équipages du Labourd, ayant hiverné difficilement sur les lieux de pêche, furent pris d'assaut par des «espaingnoz» et leur huile dérobée.<sup>302</sup> Pendant cette décade entrecoupée en 1559 par la paix franco-espagnole du Cateau-Cambrésis, la maîtrise du détroit basculait du côté des Guipúzcoans.<sup>303</sup>

La route du retour, par temps de paix, ne variait guère de celle de l'aller, y compris les escales à plusieurs ports sur la côte biscaïenne.<sup>304</sup> Les Labourdains se rabattaient sur La Rochelle ou Bordeaux mais aussi parfois sur Brouage ou un port «en Espagne».<sup>305</sup> Les Guipúzcoans suivaient un trajet similaire, selon les témoignages d'une tempête survenue à 50 degrés le 6 décembre 1566, alors que le navire se trouvait à 210 ou 250 lieues de la Terre-Neuve et encore à 500 lieues de l'Espagne.<sup>306</sup> L'on sait toutefois que la route des Guipúzcoans pouvait défléchir au sud, car quelques baleiniers se ramassèrent à Lisbonne à la suite d'un dur duel avec un Atlantique déchaîné.<sup>307</sup> En traçant ce biais,

---

<sup>301</sup> AHPG, III, 1781, fo. 116r (1554), cf. J.-P. Proulx (1993), *op. cit.*, p. 23.

<sup>302</sup> ADG, 3E 5405, fo. 318v-319v (N. Duprat, 26 août 1564): «... estans les susdits audit Terre-Neuve aians fait la pecherie et fonte dudit huyle estant ja dans les barricques, ilz furent surprins des froitz de l'iver de sorte qu'ilz en morurent avec un grand nombre de mestres et compagnons de navires de ladite pecherie, et a ce moien aucuns espaingnoz quy estoient la, s'emparent prindrent et emportarent tant lesdites quarante barricques d'uyle que autres huyles et marchandises, tant dudit navire que autres dont lesdit espaingnoz sont iceulx poursuyvis en justice sur la restitution daucunes desdites marchandises par aucuns marchans francoys...»

<sup>303</sup> J.-P. Proulx (1993), *op. cit.*, pp. 20-23.

<sup>304</sup> ADPB, Fondo del Consulado de Mar y Universidad de Mercaderes, 39, fo. 319r (5 juillet 1568), assurance de Motrico à la Terre-Neuve et de retour à Motrico, Guetaria et Pasaje; fo. 321v (9 juillet 1568), de Motrico et Deva ou un autre port de Guipúzcoa à la Terre-Neuve, et de retour à Motrico, Deba et Pasaje; fo. 322v (9 juillet 1568), de Guetaria à la Terre-Neuve et de retour à Guetaria et Deba avec escales à Laredo et Castro; *ibid.*, 95, fo. 278v (7 mars 1566), «del muelle de Guetaria hasta Terranoba a pesca de ballenas de yda estada en Terraoba hasta hacer su pesca y deberida dende alli hasta el puerto y canal de Deva con escales en Laredo Castro Guetaria Motrico».

<sup>305</sup> En 1562, les maîtres baleiniers Johannis de Farquenave (la *Jehanne*), Johannis de Gerby (la *Catherine*) et Micquelon de la Renterie (la *Jehanne*), tous de Saint-Jean-de-Luz, devaient revenir «de droite route en Espagne, Brouaige ou a l'ung des portz de La Rochelle ou Bourdeaux ... ou autre port». ADG, 3E 2415, fos. 332v-333r, 333v-334r, 334v-335r, 335v-336r, 336v-337r, 337v-338r, 338v-339r (R. Brigot, 8 et 9 juin 1562).

<sup>306</sup> ARC, Pleitos civiles, Masas fenecidos 260-261, caja 1045-1, s.f. (voir Martin Ochoa de Arriola et Ynigo de Ibartola).

<sup>307</sup> ARC, pleitos civiles, Taboada fenecidos, caja 185, exp. 3 (1581) et AGDG (Tolosa), Ejecutivos Elorza 235 (1582). Il s'agit du baleinier la *Catalina de San Vincente* de Saint-Sébastien, tenu aux Pasajes par ses propriétaires Sebastián de la Bastida et Juan Perez de Larrea. Cf. ARC, pleitos civiles, Taboada fenecidos 260-261, caja 1045, fo. 39 (1566).

ils débouchaient dans la *carrera das Indias*, près des Açores, la route de retour indiquée par le cosmographe Jean Alfonse.<sup>308</sup> Ces cas datent des années de guerre, ce qui peut expliquer pourquoi les Labourdains et les Guipúzcoans s'éloignaient parfois les uns des autres lors de la traversée.

Le regard sur les aspects temporels de la route des baleiniers dégage d'autres structures de la pêche. En règle générale, les baleiniers branlaient entre mars et juin, et revenaient entre octobre et décembre. Le départ était déterminé avant tout en fonction de la latitude de la pêche. Dans le sud de la Terre neuve, les pêcheurs cherchaient à arriver dès la fonte des neiges en avril,<sup>309</sup> alors que dans le détroit, les glaces empêchaient la navigation jusqu'en juin. La date du départ pouvait aussi être modifiée si l'armateur considérait la migration des espèces de baleine les plus recherchées,<sup>310</sup> ou qu'une menace de guerre planait.<sup>311</sup> En temps «normal», la majorité partait au début de juin, se dirigeant au détroit.<sup>312</sup> Les inévitables départs tardifs - l'on en recense même au début de juillet - avaient appris aux pêcheurs qu'après la mi-juin ils risquaient de revenir avec un chargement incomplet.<sup>313</sup>

Ces généralités permettent de mieux comprendre l'horaire des départs de 1565, année où tout allait apparemment comme prévu. Un seul baleinier labourdain s'appretait pour un départ en mars

---

<sup>308</sup> J. Alfonse (1559), *op. cit.*, fo. 28v: «Au Sudest du cap de Ras sont trois ou quatre isles, qui se sont point peuplées. Et au Sudest bien trois cens, ou trois sens cinquante lieues, sont les isles des Isoires, peuplées de Portugalois, & sont de quarante degrez iusques a trente sept...» En 1576, un morutier de Zumaia allait de la Terre neuve à San Miguel, aux Açores, où il prenait du pastel à destination de Deba ou de Santander. AHPG, II, 3303, fo. 14r (J. Diaz de Belançaran, Zumaia, 4 mars 1576); voir S. Barkham, «Los Vascos...», *op. cit.*, p. 158. La *carrera das Indias* appelait aux Açores sur le retour entre septembre et novembre. P. Chaunu, *op. cit.*, pp. 233-234.

<sup>309</sup> ADG, 3E 9816, fo. 189v (8 janvier 1539, «my mars», *La Serenne* de Bourg), S. Barkham, «Los Vascos...», *op. cit.*, pp. 68-70; AGDG (Tolosa), Ejecutivos Elorza 289, s.f. (*La Catalina*, mars 1583), in J.-P. Proulx (1995), *op. cit.*, p. 74.

<sup>310</sup> Dans le détroit, on trouvait la baleine noire dès que les glaces se retiraient alors que la baleine du Groenland, qui suscitait un plus grand intérêt, s'y présentait à partir de septembre. S. Barkham, «Guipuzcoan Shipping...», *op. cit.*, p. 80, note 11. Cf. J.L. Casado Soto, *Los pescadores de la villa de Santander entre los siglos XVI y XVII* (Santander: l'Auteur, 1978), p. 57; L. Turgeon, «Sur la piste des pêcheurs basques: la redécouverte de notre XVI<sup>e</sup> siècle», in *Interface* 12, 5 (sept.-oct. 1991), pp. 12-18; J.-P. Proulx (1995), *op. cit.*, p. 74.

<sup>311</sup> En 1566, lorsque la menace de guerre planait, un capitaine guipúzcoan était toujours à Bordeaux le 24 juin. 3E 6019 (2<sup>e</sup> partie), fo. 10v-12r (F. Faure, 24 juin 1566).

<sup>312</sup> J.-P. Proulx (1993), *op. cit.*, p. 49.

<sup>313</sup> ARC, Pleitos civiles, Ceballos Escalera fenecidos 229, fo. 88r, cf. J.-P. Proulx (1995), *op. cit.*, p. 74, n. 322.

avec des associés morutiers.<sup>314</sup> Quant au groupe principal de Guipúzcoa, les préparatifs à Bordeaux furent réglés du 14 mars au 11 avril et les dernières assurances à Burgos obtenues le 29 mai.<sup>315</sup> Au retour des baleiniers, on distingue encore l'arrivée des deux groupes dont le premier, une minorité, rentra en octobre avec les morutiers. À Burgos, à partir du 2 octobre, les assureurs couvraient l'huile de dix baleiniers encore à la Terreneuve y compris un à *Buitres*,<sup>316</sup> ce qui laisse penser que leurs capitaines avaient transmis leurs instructions par quelque autre baleinier ou morutier. Le retour de ce premier groupe de baleiniers est signalé définitivement par l'arrivée à Bordeaux, entre le 29 octobre et le 7 novembre, d'huile en provenance de Laredo, de Bilbao et de La Rochelle<sup>317</sup> qui était aussitôt réexpédiée, avec quelques barriques de «baleine», aux pays de la Manche.<sup>318</sup> L'escadre principale quittait les lieux de pêche à l'arrivée de l'hiver en novembre ou en décembre, parfois, si un équipage était surpris par les glaces, au prix de grands efforts.<sup>319</sup> Le retour vers la Noël est signalé par une quinzaine de contrats d'assurances, du 5 janvier au 8 février 1566, sur les réexpéditions d'huile de Saint-Sébastien et de Guetaria en direction d'Anvers et de Rouen.<sup>320</sup>

---

<sup>314</sup> Il s'agit de Johannes de Gaberie de Saint-Vincent et les morutiers les beaux-frères Petressens Dagourette et Martiaco de Murguia. ADG, 3E 5405, fo. 957r-958v et 5407, fo. 1062v-1065v (N. Duprat, 14 mars 1565 et 19 septembre 1566 sur l'alliance des trois); 3E 2417, fos. 1307r-v, 1320v-1321v et 1328r-v (R. Brigot, 15, 16 et 17 mars 1565).

<sup>315</sup> ADB, 95, fo. 19r (29 mai 1565), assurance sur la carène, l'armement et les munitions de *La Trinidad*.

<sup>316</sup> ADB, 95, fos. 195v, 270r-271r (*San Nicolas*, 2 et 8 octobre 1565); 270r, 270v, 271r (*La Trinidad*, 8 octobre); 130r (*La Santa Cruzifijo*, s.d., en novembre); 133r, 135r, 141r (*La Conceçion*, 20<sup>e</sup> novembre); 134v, 141r (*Le Santispiritus*, 20<sup>e</sup> novembre); 141v, 142r, 142v, 143r (*Nuestra Señora de la Conceçion*, 19, 20 et 23 novembre; ce navire ramenait l'équipage du *San Juan*); 274r (*Santiago, Santa Lucia et La Conceçion*, 3 décembre).

<sup>317</sup> ADG, 3E 2418, fo. 696r-v (R. Brigot, 29 octobre 1565), envoi de 2 tonneaux d'huile à Anvers; 3E 3042, fo. 481r-482r (P. de Cazamajour, 2 novembre 1565), arrivée de 90 barriques d'huile de Laredo; 3E 5406, fos. 681r-682r, 705v-706v, 797v-798v et 882v-883r (N. Duprat, 3, 7 et 28 novembre, 26 décembre 1565), deux arrivées d'huile de Saint-Sébastien et de Pasajes, et le retour de marchandises à La Rochelle et à Bilbao, payées avec de l'huile.

<sup>318</sup> ADG, 3E 2418, fo. 696r-v, (R. Brigot, 29 octobre 1565), envoi d'huile à Anvers (2 tonneaux); 3E 5406, fos. 705v-706v et 746r-747r (N. Duprat, 8 et 15 novembre 1565), envois d'huile à Rouen (23½ tonneaux) et à Middelbourg (29½ tonneaux); 3E 5406, 3E 2418, fos. 765r-v et 865r-866r (R. Brigot, 12 novembre et 10 décembre 1565), deux envois de «baleine» à Saint-Malo (2 barriques chaque envoi).

<sup>319</sup> AGDG, ejecutivos Uria, legajo 17, fo. 11r (1573): «el año ultimo pasado de [1572], con temporal e tiempo forçoso que es sobrebino en... el puerto de la Vanguarda [à l'entrée de Château-Baie], fue perdida por el mes de deziembre... la nao nombrada Maria... con la amazon, ballenas e pertrecheria que dentro de la dicha nao abia...»

ARC, Pleitos civiles, Masas fenecidos 260-261, caja 1045-1, s.f.: «el año hultimo passado de [1566]... donde en el puerto llamado Xateo [Château-Baie]... por el mes de nobiembre... les sobrebino un ymbierno tal y tan grande de helada que se allo quajo toda la mar de dicho puerto y de su comarca...»

<sup>320</sup> DPB 95, fos. 189v, 190r, 222v, 223r, 223v, 234v, 235r, 264v, 265r, 273r, 273v, 323v, 334v-335v, 337v-228r, 385r (5 et 5 janvier, 4, 4 et 4 février, 18 et 18 janvier, 8, 13, 13 février, 31 janvier 1566, 22 décembre 1565, 30 janvier, 6 février avec addendum du 4 avril, 23 janvier et 21 mars 1566).

Les départs et les retours se divisaient donc en deux groupes selon les lieux de pêche: dans de multiples havres tempérés, et dans l'espace limité du détroit de Belle-île. L'on observe aussi que le premier groupe suivait le calendrier des morutiers, alors que ceux dans le détroit observaient un calendrier original dans la pêche terre-neuvienne. Ainsi, deux phénomènes semblent s'opposer. D'une part, la pêche du détroit était spécialisée, complexe et au demeurant très visible dans les archives guipúzcoanes. D'autre part, il existait aussi une pêche moins documentée et géographiquement diffuse, mais persistante et qui avait un lien primitif avec la pêche à la morue. Ce lien est traduit non seulement par la synchronisation des départs de certains baleiniers avec ceux des morutiers, mais aussi par la polyvalence de pêches d'un seul navire,<sup>321</sup> par des alliances de baleinier individuel aux confrères morutiers et, sur le plan technique, par la pratique recensée çà et là depuis les années 1530 de ramener la «baleine», la chair encaquée et salée à la façon des morutiers et à l'instar des baleiniers basques en Galice au début du siècle. S. Barkham, en postulant que la pêche à la baleine avait pour origine celle à la morue, s'est aperçue de ce lien «primitif».<sup>322</sup> Il nous semble que la forme géographiquement diffuse et techniquement peu spécialisée de cette première pêche perdura à maints endroits en-dehors de la grande pêche du détroit de Belle-île.

### Les baleiniers du Roi Catholique

Alors que la route et le calendrier des baleiniers nous ont donné des clés pour distinguer deux groupes, le caractère des navires permet de tracer quelques contours politiques de la pêche dans le détroit de

---

<sup>321</sup> L. Turgeon, «Pour redécouvrir notre 16<sup>e</sup> siècle: les pêches à Terre-Neuve d'après les archives notariales de Bordeaux», in *Revue d'Histoire de l'Amérique française*, 39, 4 (1986), pp. 523-549, spéc. p. 536.

<sup>322</sup> S. Barkham, «Los Vasco...», *op. cit.*, pp. 28-32, 60-62, où sont cités entre autres: ADG, 3E 9820, fo. 417r (22 mars 1530), vente anticipée de 4½ milliers de morue sèche parée et 12 barriques de baleine «sans elle ne sans queue»; 3E 4736, fo. 267r (9 août 1530), affrètement pour la pêche à la baleine en Galice; 3E 9816, fo. 189v (8 janvier 1539), affrètement de la Serenne de Bourge pour la pêche à la baleine, chargée de sel sur le départ; AHPG, II, 2989, s.f. (Orío, 13 septembre 1527), obligation pour la pêche à la baleine en Galice et de ramener des «barricas de ballenas... amarchantadas e bien llenas»; III, 332, fos. 4r et 38r (Hondarribia, 29 février et 11 mai 1542), prêt pour la pêche à la baleine en Galice, payé en «ballena, buena et marchante, cada Barryca de quatro quintales, syn cola e alas al prescio de ocho libras tomeses e por falta de ballena cada Barryca de grasa al prescio de tres ducados».

Belle-île. Au Labourd, selon les recherches de L. Turgeon,<sup>323</sup> la taille des baleiniers atteignait de 200 à 300 tonneaux mais parfois était moindre, comme celle d'un baleinier de 750 «barricques» (187,5 tonneaux) construit en 1566 à Bayonne.<sup>324</sup> En revanche, J.-P. Proulx a montré que la taille moyenne des baleiniers guipúzcoans s'élevait à 322 tonneaux, sur la base d'une vingtaine de navires dont un seul jaugeait moins de 200 tonneaux.<sup>325</sup> Le tonnage des navires guipúzcoans leur conférait un certain statut légal puisque, depuis 1563, la construction de navires à partir de 200 tonneaux était subventionnée par un État espagnol désireux d'augmenter la capacité de sa marine marchande et de créer une réserve de bâtiments militaires.<sup>326</sup> Les Guipúzcoans en profitaient pour envoyer à la Terre-Neuve des baleiniers plus volumineux et mieux construits que ceux de leurs voisins labourdains.

Les subventions et leur administration ont sans doute contribué à rehausser la visibilité, dans les archives notariales et judiciaires, des navires de plus de 200 tonneaux; il suffit de noter qu'avant 1563, les actes concernant la construction navale guipúzcoane sont rares. En fait, des unités en-deçà d'une centaine de tonneaux allaient au Labrador, entre autres comme navires d'appoint, comme l'indique la procuration du capitaine du galéon *San Nycolas* pour obtenir «quelque *navio* que soit d'une taille suffisante pour l'accompagner à la Terre-Neuve à la pêche des baleines».<sup>327</sup> S'il n'y a aucune manière d'estimer leur nombre au Labrador, le ton de ce document laisse entendre qu'ils n'étaient pas rares.

---

<sup>323</sup> L. Turgeon, «Pour redécouvrir notre 16<sup>e</sup> siècle: les pêches à Terre-Neuve d'après les archives notariales de Bordeaux», in *Revue d'Histoire de l'Amérique française*, 39, 4 (1986), pp. 523-549, spéc. p. 535: «Les baleiniers sont de gros porteurs, généralement de 200 à 300 tonneaux, équipés d'une cinquantaine d'hommes...».

<sup>324</sup> ADG, 3E 5407, fo. 1062v-1065v (N. Duprat, 19 septembre 1566), converti à 4 barricques le *tonneau*.

<sup>325</sup> J.-P. Proulx (1995), *op. cit.*, p. 37, note 141, calcule le tonnage moyen des morutiers à 133 *toneladas*. Le baleinier en deça de 200 *toneladas* était le *San Nicolas* de Cristóbal Aganduru. AGDG (Tolosa), Civiles Elorza, leg. 55, s.f. (1556). Cf. J.-P. Proulx (1993), *op. cit.*, pp. 27-29, et S. Barkham, «Guipuzcoan Shipping...», *op. cit.*

L'écart réel entre les tonnages guipúzcoans et labourdains était encore plus grand, car les fonds français notent le tonnage de port (capacité) utilisé pour les chartes-parties, et les fonds guipúzcoans notent le tonnage enregistré (*register tonnage*) utilisé pour la subvention de mise en chantier et équivalant à 10/12 du tonnage de port. Donc, le tonnage enregistré moyen de 322 tonneaux des guipúzcoans équivalait à 386 tonneaux de port.

La jauge du navire de Red Bay s'établit à environ 210 *toneladas* enregistrées ou 250 *toneladas* de port.

<sup>326</sup> Cette politique, instaurée en 1498 pour les navires à partir de 400 tonneaux, admettait dès 1563 aussi les navires à partir de 200 tonneaux. G. de Galdacano y Artiñano, *La arquitectura Naval Española (en maderas)*, vol. 1 (Madrid: el Autor, 1920); J.L. Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la gran Armada de 1588* (Madrid: San Martín, 1988), pp. 81-87.

<sup>327</sup> AHPG, II, 1898, fo. 41r (J. Perez de Arriola, Deba, 17 janvier 1565); cf. fo. 27r-v (13 janvier 1565). Le capitaine était Domingo de Sorasu de Deba.



Il n'empêche que la taille imposante des baleiniers guipúzcoans était sans égale à la Terre-neuve.<sup>328</sup> Leur caractère semi-militaire déteignait sur plusieurs aspects de l'entreprise baleinière, y compris leur installation stratégique dans le détroit et leurs traversées atlantiques parfois loin au sud. Ce caractère était encore plus manifeste en période d'hostilités internationales. Le roi d'Espagne retenait les baleiniers au port en vue d'un éventuel appel militaire, pratique vivement ressentie par les armateurs,<sup>329</sup> alors que la fonction de réserve militaire des baleiniers était appréciée par les rivaux de l'Espagne, notamment l'Angleterre qui bloquait l'importation de l'huile des Biscaïens comme façon d'atteindre la marine du Roi Catholique.<sup>330</sup> Outre ces conséquences ponctuelles, les subventions créaient aussi une distorsion dans l'économie de l'entreprise baleinière. Or, l'émergence dans le détroit de Belle-île, pour la première fois dans l'histoire, d'une véritable industrie baleinière reposait sur une économie déséquilibrée, «truquée» par les subventions. L'analyse de son essor et son déclin est donc plus ou moins soustraite des hypothèses basées sur la conjoncture économique ou sur l'abondance relative des troupeaux de baleines.

Quant au nombre de ces navires à la Terre-neuve, d'après les sources à notre disposition, 18 baleiniers allaient à la Terre-neuve en 1565 (tableau 3.3). Un seul provenait du Labourd et les autres du Guipúzcoa. Pour 1566, une autre année relativement bien documentée, nous avons pu identifier 15 voyages baleiniers.

Ces chiffres s'inscrivent dans l'évolution générale de l'activité baleinière reconstituée par L. Turgeon, S. Barkham et J.-P. Proulx.<sup>331</sup> Grâce aux archives notariales de Bordeaux, l'activité des Labourdains est bien documentée. Les débuts épisodiques en 1530 devinrent une tendance à compter de 1545, et l'apogée de l'activité se situa entre 1549 et 1560, période pour laquelle quatre, six ou, exceptionnellement en 1554 (l'année de l'attaque à *los Hornos*), douze voyages annuels ont été

---

<sup>328</sup> A. Parkhurst, 13 novembre 1578, in R. Hakluyt, *op. cit.*, II, p. 132: «... I am informed that there are above 100 saile of Spaniards that come to take Cod who make all wet, and do drie it when they come home, besides 20 or 30 more that come from Biskaie to kill Whale for Traine. These be better appoynted for shipping and furniture of munition than any nation saving the Englishmen, who [i.e., the Biscayans] commonly are lords of the harbors where they fish...»

<sup>329</sup> C'était notamment le cas des années 1580. S. Barkham, «Los Vascos...», *op. cit.*, pp. 130-136

<sup>330</sup> S. Barkham, «Los Vascos...», *op. cit.*, pp. 128-129.

<sup>331</sup> L. Turgeon (1986, 1995), *op. cit.*; S. Barkham, «Los Vascos...», *op. cit.*; J.-P. Proulx (1995), *op. cit.*, pp. 22-31.

recensés. À partir de 1561, le nombre oscilla entre un et quatre jusqu'à 1579, année du dernier armement baleinier recensé avant la fin du siècle.<sup>332</sup>

Quant aux voyages guipúzcoans, le caractère fragmenté des sources rend les comptages annuels plus hasardeux. Le fonds d'assurances maritimes de Burgos, la source la plus probante qui couvre la période de 1565 à 1588, contient des lacunes qui obscurcissent des années entières de navigation,<sup>333</sup> et même pour les années les mieux documentées, le recours aux archives notariales et judiciaires est nécessaire afin de compléter les chiffres. Barkham et Proulx, tout en entérinant l'hypothèse d'un essor à partir de vers 1543, n'ont retrouvé que des mentions isolées avant 1560. Vers cette date, tandis que l'activité des Labourdains stagnait, celle des Guipúzcoans s'intensifiait. «Trois fois plus» de voyages, selon Proulx, sont connus pour les années 1560 que pour la décennie précédente. Nos comptages pour 1565 et 1566, de 18 et 15 voyages respectivement, s'inscrivent donc dans une progression qui culmine dans les années 1570 quand de 18 à 30 voyages annuels ont été recensés. Ce plafond doit s'approcher de la réalité historique puisqu'à l'automne de 1578, Anthony Parkhurst estimait que le nombre de baleiniers biscaïens à la Terre-neuve se situait entre 20 et 30. Puis, vers 1580, la pêche des Guipúzcoans périclita, celle des Labourdains s'éteignit. Comparativement aux 129 expéditions connues de 1565 à 1579, seulement 13 ont été recensés pour les années 1580, et quelques voyages isolés par la suite (tableau 3.4).<sup>334</sup>

Le déclin de la pêche n'a jamais été expliqué de façon concluante, même si plusieurs historiens ont noté son aspect apparemment soudain. H. Innis a mis en cause la déroute de la grande Armada en 1588 qui aurait empêché la relance d'une pêche en déclin depuis 1580; S. Barkham a avancé l'hypothèse de la surpêche; L. Hacquebord a émis la possibilité d'un refroidissement climatique ayant détourné la migration des cétacés vers le Spitsberg; J.-P. Proulx, en faisant le bilan

---

<sup>332</sup> L. Turgeon (1995), *op. cit.*, p. 224.

<sup>333</sup> Les actes donnent le nom du navire et du capitaine, le trajet et le chargement assurés, et le montant couvert par l'assureur principal et par chacun de ses associés. Cf. S. Barkham, «Burgos insurance...», *op. cit.*

<sup>334</sup> Sous toute réserve, ces chiffres permettent d'estimer le tonnage de la marine baleinière. À 200 tonneaux par unité pour les Labourdains et 300 pour les Guipúzcoans, vers 1555 les premiers auraient totalisé 1 200 tonneaux et les seconds 1 500; vers 1565, les tonnages respectifs auraient été de 600 et de 4 500; et vers 1575, de 400 et de 7 500.

Cependant, le recensement du nombre d'unités ne tient pas compte d'une évolution quelconque de leur taille. On peut penser que les références guipúzcoanes tenaient compte des seuls gros porteurs, dont la mise en service aurait pu être faite au frais des plus petits. En revanche, les documents labourdains confondaient toutes les tailles.

des hypothèses, s'est rangé du côté de L. Turgeon qui a invoqué la conjoncture économique en Europe.<sup>335</sup> Il nous semble que le caractère semi-militaire des baleiniers guipúzcoans offre une clé pour comprendre le déclin de la pêche au Labrador.

Nous avons trouvé un écho du côté des recherches de P. Chaunu sur la route des Indes montrant qu'à la fin des années 1570, cette navigation s'enlisait dans une période de crise à la suite de la «destruction sélective» d'unités de plus de 200 tonneaux (!) par les Anglais et les Hollandais. Tendances correctives, le nombre de navires biscayens sur cette route, stable depuis les années 1530, augmenta en flèche de 1585 à 1592 et ce, pratiquement sans égard à la défaite navale de 1588.<sup>336</sup> Les chiffres suggèrent alors que l'abandon de la route de la Terre-Neuve ait résulté en partie du transfert des unités de taille aux Indes. Une confirmation de cette hypothèse vient du côté des recherches de S. Barkham, qui a montré que la période 1582-1587 fut marquée en Guipúzcoa par de nombreuses protestations de la part des armateurs contre la levée royale de baleiniers qui entravait la relance de la pêche.<sup>337</sup> Les stratèges de Madrid auraient donc sacrifié la navigation de la Terre-Neuve pour sauver celle des Indes.<sup>338</sup> Cette hypothèse, si elle semble cohérente à l'égard de la stagnation de la pêche dans les années 1580 et 1590, ne permet toutefois pas de démystifier la déconfiture apparente vers 1580. Pour cela, il faudra recourir aux données relatives à une autre étape dans l'itinéraire de nos barriques.

---

<sup>335</sup> H. Innis, *op. cit.*, spéc. p. 58; S. Barkham, «Aperçu...», *op. cit.*, pp. 173-180, spéc. 176-177; L. Hacquebord, *op. cit.*; L. Turgeon (1986), *op. cit.*, p. 541; J.-P. Proulx (1995), *op. cit.*, pp. 27-31.

<sup>336</sup> P. Chaunu, *op. cit.*, pp. 244-245; entre 1585 et 1592, le nombre de navires du «Nord de l'Espagne» sur la route des Indes monte subitement de 10 à 40 par année. Il faut tenir compte du retard de deux à trois ans dû à l'inertie des armements et à la rotation bisannuelle de l'Armada.

<sup>337</sup> S. Barkham, «Los Vascos...», *op. cit.*, pp. 128-136, spéc. p. 133.

<sup>338</sup> Le roi espagnol mit les pêcheurs en garde contre les corsaires protestants (*corsarios Ingleses y de la Rochela*) en mars de 1587, sans pour autant leur donner la protection de l'État; S. Barkham, «Los Vascos...», *op. cit.*, p. 133.

**Tableau 3.3. Baleiniers qui allèrent à Terre-Neuve en 1565 et en 1566**  
**Année 1565 (18 baleiniers connus)**

Nom	Capitaine, maître	Port d'attache	Référence
Los Tres Reyes	Juan de Çigaran	Deba	DPB, Um 95: 20r
N <sup>o</sup> S <sup>o</sup> de la Conçeçion	Joanes de Portu	St-Sébastien	DPB, Um 95: 147
N <sup>o</sup> Señora de Latas	Lope de Matute	?	DPB, Um 35: 30v, 143
La Marie	Johannes de Gaberie	St-Vincent	ADG, 3E 2417: 1320r ff.
Saint-Nicolas	Anthoine de Lajus	St-Sébastien	ADG, 3E 5406: 9r
San Nycolas	Domingo de Sorasu	Deba	AHPG, II, 1898: s.f.
navio	Juan de Guila <i>per supra</i>	Deba	AHPG, II, 1898: 41r-42r
baleinier neuf	Jehan de Chemendy	St-Sébastien	ADG, 3E 3042: 12v, 52v
La Madalena	Françisco de Elorriaga	Guetara	AGD, civ. Elorza, leg. 65.
La Trinidad	Juan de Nabejas	Guetaria	DPB, Um 95: 19r, 268v-71r
La Santa Catalina	Martin Ochoa de Yrarrasabal		
	Miguel de Çerain	Deba	DPB, Um 95: 23r, 25v
La Conçeçion ?	Domingo de Chaniz	Pasajes	DPB, Um 35: 24r
San Juan*	Ramos de Arrieta	Pasajes	DPB, Um 35: 27r, 27r, 27v
Santiago	Pedro Galan	?	DPB, Um 35: 31v, 31v, 31v
S <sup>o</sup> Crucifixo de Burgos	Juan de Regoitia	Pasajes	ADG civ, Taboada 185-24
La Madalena**	Jacobe de Ybaseta	Mutriku	AHPG, I, 2590: 39
Santa Maria	Juan de Gerrazi	Deba	AHPG, II, 1898: 27v, 64r
?	Ynigo de Ibartola	Pasajes	ARC, civ Masas 260-1, 1045-1

\* perdu à *Buitres* (Red Bay)

\*\* perdue à *Xateo* (Château-Baie); cf. S. Barkham (1988), *op. cit.*, p. 125.

**Année 1566 (15 baleiniers connus)**

Nom	Capitaine, maître	Port d'attache	Référence
Los Tres Reyes	Juan de Çigaran	Deba	ADG, 6019: 17v
N <sup>o</sup> S <sup>o</sup> de la Conçeçion	Juan de Montellano	Portugalete	DPB, Um 95: 143v-148r
N <sup>o</sup> S <sup>o</sup> de Latas	Lope de Matute	?	DPB, Um 95: 141v-143r
La Conçeçion	Martin de Regoitia	?	DPB, Um 95: 274r
La Santa Cruzifijo	Antonio de Reatuagual		DPB, Um 95: 130r
	Antonio de Berteu	Orio	
La Conçeçion	Anton Garcia de Reygada	Portugalete	DPB, Um 95: 133r-141r
Le Santispiritus	Ochoa de Capitillo	Portugalete	DPB, Um 95: 134v, 141r
Sant Nicolas	Lope de la Sierra	Portugalete ?	DPB, Um 95: 195v
Santiago	Pedro Galan	?	DPB, Um 95: 274r
Sant Miguel	Domingo de Gonzica	Guetaria	DPB, Um 95: 278r
Santa Lucia	Juanes de Yraraçabal	?	DPB, Um 95: 279r
	Martin Ochoa de Yraraçabal		
N <sup>o</sup> S <sup>o</sup> de la Guadalupe	Miguel de Çerain	Deba/Bilbao	ARC, Masas, 260-1, 1045-1
	Martin de Sertacha		
La Conçeçion	Martin Lopez de Ysasi	Pasajes	ARC, Masas, 260-1, 1045-1
	Ynigo de Ybartola, Dom. de Galdona		
nao	Domingo de Beraca	Deba	AHPG, III, 1792: 39r-v
San Nicolas	Joanes de Ylumbe	San Sébastien	AHPG, III, 1792: 8r-v

**Tableau 3.4. Nombre de voyages baleiniers annuels, comptages divers  
(d'après les archives biscaïennes).**

<b>Voyages par année:</b>		
1565	17	voir tableau 3.3
1566	15	voir tableau 3.3
début des années 1570	«au moins une vingtaine»	Proulx (1995), p. 24
1571	25 à 30	Turgeon (1982), p. 13, n. 11
1572	19	Proulx (1995), p. 25, n. 85
1578	20 ou 30	A. Parkhurst (1578)
1570-1580	20 à 30	Barkham (1981), p. 34
«moyenne»	18 à 20	Barkham (1988), p. 64
<b>Voyages recensés par période:</b>		
de 1550-1559 à 1560-1569	«hausse d'environ 300%»	Proulx (1995), p. 24
1560-1564	environ 29	Proulx (1995), pp. 25, 28
1560-1575	129	Proulx (1995), p. 28
1565-1575	«une centaine»	Proulx (1995), p. 25
1580-1589	13	Proulx (1995), p. 28
avant 1580	175 capitaines	Barkham (1975)
<b>Voyages par année à Red Bay / <i>Buitres</i>:</b>		
1575	au moins 11	Proulx (1995), p. 26
grandes années	17	Barkham (1988), p. 64
«moyenne»	8 ou 9	Barkham (1988), p. 64

**Sources:**

Barkham, M. *Aspects of life aboard Spanish Basque ships...* (Ottawa: Parcs Canada, 1981), p. 34.  
 Barkham, S., citée, J. Lasa, «Pescadores vascos en Terranova y Labrador», *Aranzazu* 55 (1975): 21-24.  
 Barkham, S., «Los Vascos y las pesquerias...», in *Itsasoa 3* (San Sebastian: ETOR, 1988): 26-186.  
 Parkhurst, A. (1578), in R. Hakluyt, *The principall navigations...* (London: 1598).  
 Proulx, J.-P. *Les Basques et la pêche à la baleine...* (1995; manuscrit inédit): 24-26.  
 Turgeon, L., «Pêcheurs basques et Indiens...», *Études canadiennes* 13 (1982): 9-14.

**Les barriques à l'aller et au retour.**

Dans ce contexte d'espaces, de temps et de transports, les barriques figuraient à l'aller comme des futailles «démontées», «vides» ou parfois, comme de la «barricaille» (*barrequeria*).<sup>339</sup> La portée de ces descriptifs se précise à travers les inventaires d'avitaillement de deux baleiniers en 1566. Le premier fut déposé à la suite de l'abandon d'équipement au Labrador à cause de l'arrivée précoce des

<sup>339</sup> ADB 39, fos. 314v, 319v, 322v (23 juin, 5 juillet et 9 septembre 1568), pour *barricas abatidas*; ADB, 43, fos. 550v, 551r, 563r (21 et 21 juillet, 2 août 1572), pour *barricas vacias*; ADB 43, fo. 511r (2 juin 1572), pour *barrequerria*.

glaces.<sup>340</sup> Ce navire d'environ 450 tonneaux avait porté à la Terre-neuve 1 700 barriques, 2 000 fonçailles «pour la barricaille», 600 faix de cerclage,<sup>341</sup> 1 500 meules de vîmes pour lier les cercles empaquetées dans vingt bottes<sup>342</sup> et quatre fanègues de farine «pour les tonneliers», c'est-à-dire pour étancher les joints entre les douves.<sup>343</sup>

Le second inventaire comporte les matériaux sauf, inexplicablement, les cercles: 1 500 barriques propres (dont 200 servaient à l'aller pour transporter du cidre), 1 200 fonçailles de barrique, 950 *sortas* de vîmes et cinq fanègues de farine (tableau 3.5).<sup>344</sup>

L'ensemble des matériaux nécessaires pour achever les barriques était donc enfin réuni à ce moment, en Biscaye, dans la cale des baleiniers en partance pour la Terre-neuve. À ce moment, le terme «barriques» désignait les douves et fonçailles entièrement façonnées et prêtes à être assemblées. L'adjectif «propres» dans la seconde liste sous-entend que les pièces avaient déjà servi; hormis ce détail, rien ne distingue ces objets des barriques démontées envoyées de Bordeaux à Saint-Sébastien en avril 1565. Les fonçailles étaient les pièces de rechange nouvelles, pour remplacer d'anciennes

---

<sup>340</sup> ARC (Valladolid), Pleitos civiles, Masas fenecidos 260-261, caja 1045-1, fo. 12v-15v: «Por quatro hanegas de harina para toneleros a diez y ocho reales por hanega... Por beinte botas para meter bimbis dentro dellas a diez reales por cada bota... Para la cargazon de la ballenas myll y siete cientas barricas a tres reales y medio por barrica... Por seis cientas flechas de arcos a dos reales por flex... Por mill y quinyentos maços de bimbres a medio real por mazo... Por dos mill fondos para la barricueria a veinte reales por ciento...». Il s'agit de Miguel de Çerain de la *Nuestra Señora de Guadalupe*, à Puerto Nuevo.

<sup>341</sup> À 22 cercles en moyenne, comme à Red Bay, les 1 600 barriques auraient pris 35 200 cercles. Le *flex* aurait compté 60 cercles, la moitié de la *carga* de 120 cercles documentée à Mutriku. Cette *carga* se vendait à 4 *reales*, le double du *flex*. AHPG, I, 2579 (7), fo. 36v-37r et I, 2580 (4), fo. 49v-51r (S. de Yturriça, Mutriku, 30 novembre 1565 et 28 mai 1566).

<sup>342</sup> À Red Bay, chaque cercle fut lié par 2,5 vîmes en moyenne, rapport retrouvé entre les 1 500 *moças* de vîmes et 600 *flechas* de cercles. La *moça* et le *flex* auraient donc contenu le même nombre d'unités.

<sup>343</sup> Une fanègue (*hanega*) égalait 55,5 litres, ou environ 1,5 boisseau. I. Carrión Arregui, *op. cit.*

<sup>344</sup> ARC (Valladolid), pleitos civiles, Masas fenecidos 260-261, fo. 17r-18v: «Myll quinyentas barricas limpias puestas en la nao a ciento y tres marabedis cada una... Yten, myll y dos cientos fondos para barricas a 561 marabedis el çiento... Por 950 sortas de bimbres a 14 marabedis... Por dos cientas barricas de sidra de Fuenterrabia a ocho çientos marabedis la barrica con su barrica y se an de descalfar çiento y dos por la barrica por que cargo en las 1 500 de arriba... Por cinco hanegas de arina para toneros 2 380.» Il s'agit de la *Conçeçion* dont étaient capitaine Ynigo de Bartola et maître Domingo de Galdoña.

pièces brisées, perdues ou mal ajustées.<sup>345</sup> En comparant les prix dans les deux inventaires, nous voyons dans le premier une majoration d'environ 25%, le coût du transport transatlantique à la Terre-neuve (tableau 3.5).<sup>346</sup>

Matériel	Prix d'unité	<i>maravedis</i>	<i>reales</i>	<i>ducados</i>
1 700 <i>barricas</i>	3½ <i>reales/barrica</i>		5 950	540,9
2 000 <i>fondos</i>	20 <i>reales/ciento</i>		400	36,4
600 <i>fleches de arcos</i>	2 <i>reales/flex</i>		1 200	109,1
1 500 <i>maços de bimbres</i>	½ <i>real/mazo</i>		750	68,2
20 <i>botas para meter bimbis</i>	10 <i>reales/bota</i>		200	18,2
4 <i>hanegas de harina</i>	18 <i>reales/hanega</i>		72	6,5
<b>TOTAL</b>		<b>292223</b>	<b>8 572</b>	<b>779,27</b>
1 500 <i>barricas limpias</i>	103 <i>mara. barrica</i>	154 500		412,0
1 200 <i>fondos</i>	561 <i>mara. ciento</i>	6 732		18,0
950 <i>sortas de bimbres</i>	14 <i>mara. sorta</i>	13 300		35,5
5 <i>hanegas de arina</i>	476 <i>mara. hanega</i>	2 380		6,3
<b>TOTAL</b>		<b>176 912</b>	<b>5189</b>	<b>471,77</b>

Sur le voyage de retour, nos objets portaient le nom de «barriques de graisse». Leur nom désignait maintenant un produit marchand certifié de soit 400 *libras* de Guipúzcoa, soit 100 *pots* de Bordeaux.<sup>347</sup> L'emploi de ce terme signale le parachèvement, au Labrador, de la fabrication des barriques ainsi que les premiers gestes de la commercialisation de l'huile de baleine: le jaugeage des fûts, l'entonnaison de l'huile et l'arrimage à bord du baleinier. C'est à ce moment que la vie-itinéraire des barriques de Red Bay fut interrompue par le naufrage du baleinier. Les ambiguïtés concernant leur propriété, qui entraient en ligne de compte dans la poursuite des frères Echaniz contre le capitaine-armateur du *San Juan*, ressortent de l'examen de l'ensemble du chargement à l'aller et au retour.

<sup>345</sup> Nous croyons que les *fondos* sont des «fonçailles» neuves, puisque le nombre de «*fondos*» (1 200 et 2 000) est insuffisant pour indiquer les «fonds» pour le nombre de barriques (1 500 et 1 700), et puisque le prix par *fondo* (5,6 et 6,8 *maravedis*) est le vingtième de celui d'une barrique usagée de 20 douves et 10 fonçailles (103 et 119 *maravedis*).

<sup>346</sup> Les prix sont en *reales* dans le premier inventaire et en *maravedis* dans le second. Les deux monnaies se convertissaient en *ducados* respectivement à 11 *reales* et 375 *maravedis*. Entre elles, la relation était 34 *maravedis* le *real*.

<sup>347</sup> La *libra de Guipuzcoa* pesait 0,492 kg. P. de Balzola, *op. cit.*; le *pot* égalait 2,2648 litres.

Les actes d'assurance de Burgos sont souvent sommaires quant à l'équipement et vivres apportés au Labrador pour la pêche à la baleine, ne mentionnant que l'«avitaillement et tous les bâtiments et matériaux nécessaires pour le voyage et la pêche des dites baleines».<sup>348</sup> Quelques polices plus loquaces précisaient, à l'aller, «pain, vin, cidre, jambon, barriques démontées et autres outils, et avitaillement nécessaires pour son voyage et pêche»<sup>349</sup> et, au retour, le restant de l'avitaillement et «la pêche de graisses et la pêche de baleine».<sup>350</sup>

Selon les assurances et les coutumes de propriété à bord des baleiniers, les matériaux de pêche à l'aller se regroupaient en trois catégories.<sup>351</sup> En premier lieu venaient les munitions et la carène, fournies par les propriétaires du navire qui étaient représentés à bord par le maître, ou *dueño*.<sup>352</sup> En deuxième lieu était l'avitaillement, divisé en vivres et équipement de pêche, y compris la futaille, le tout fourni par des marchands appelés armateurs et représentés à bord par le capitaine. En troisième lieu étaient les effets des membres de l'équipage qui apportaient leur literie, leurs vêtements personnels et leur tenue de pêche. Les hommes de métier ou «officiers», tels que les tonneliers, les charpentiers, les calfats, les harponneurs et les dépeceurs, fournissaient aussi leurs instruments de travail.

---

<sup>348</sup> Cf. ADB, 99, fo. 13r (24 mai 1567): «... sobre armaçon y todo el bastimens y pertrechos nesçesarios para el byaje y pesca de dichas ballenas y de estada en dicha Terrannoba y puertos della y en un puerto a otro y de buelta a Portugalete sobre el armaçon y pesca pertenesçientes al dicho Jhoan Martinez de Mendia a catorze por çiento a pagar en otubre de 1567 en la nao nombrada la Conçecion capitan Juan Martinez de Cosia me Juan de Bedua...»

<sup>349</sup> Cf. ADB, 95, fo. 20r (29 mai 1565): «...sobre pan bino sidra toçino barricas abatidas y otros qualquier pertrechos y armaçon neçesarios para su biaje y pesca y a la vuelta sobre lo dicho y sobre grasas y otras qualquier mercaderias» à 8%, pour la nao *Los Tres Reys* dont est capitaine Juan de Çigaran el Moço.

<sup>350</sup> Cf. ADB, 95, fo. 135r, s.d. (novembre 1565), «sobre la pesca de grasas y pesca de ballenas y sobre la armaçon pertrechos y bituallas nescesarias para su biaje y pesca», à 5.5%, pour la nao *La Conçecion* dont est maître Anton Garcia de la Raygada et capitaine Domingo de Arrestiguiete.

<sup>351</sup> M. Barkham, «Aspects of life aboard Spanish Basque ships during the 16th century with special reference to the Terranova whaling voyages» (Microfiche report 75, Ottawa: Parcs Canada, 1981); L. Turgeon et D. Dickner, «Contraintes et choix alimentaires d'un groupe d'appartenance: les marins-pêcheurs à Terre-Neuve au XVI<sup>e</sup> siècle», in *Canadian Folklore / Folklore Canadien*, 12, 2 (1990), pp. 53-68; J.-P. Proulx (1993), *op. cit.*, pp. 33-48.

<sup>352</sup> S. Barkham, «Documentary evidence...», *op. cit.*, p. 56-58; J.-P. Proulx (1993), *op. cit.*, pp. 32-33. En 1557-1558, le roi d'Espagne statuait sur le nombre de canons à transporter mais, même par temps plus paisible, on mettait à bord de 6 à 10 canons et de 8 à 20 barces, sans compter les armes personnelles apportées par les avitailleurs et l'équipage.



Au retour, la propriété des «barriques de graisses» suivait la division tripartite établie à l'aller: un tiers aux propriétaires du navire, un tiers aux armateurs et un tiers à l'équipage. Pour ce qui est du tiers revenant à l'équipage, chaque membre recevait une part, et les officiers et les hommes du métier recevaient une deuxième part pour leur office. Certains, comme les harponneurs, recevaient une troisième part pour leurs outils, en l'occurrence leur chaloupe de chasse. Afin d'offrir une rémunération compétitive, les armateurs et propriétaires observaient une relation constante entre le port d'un baleinier et le nombre d'hommes à bord, d'environ 100 tonneaux par 25 hommes. Sur un navire de 750 «barriques» de port, comme celui construit à Bayonne en 1566, le tiers revenant à l'équipage s'élevait à 250 barriques tout au plus. Dépendamment du succès de la pêche, les parts variaient de 2,5 à 4 barriques (typiquement de 3 à 3½). L'équipage était donc constitué sur la base de 70 parts qui comprenaient celles des professions spécialisées. La négociation au départ déterminait le nombre de parts que chaque homme allait recevoir, qui pouvait varier de quelques fractions à l'intérieur de l'équipage. Cette formule explique l'engouement populaire pour la pêche à la baleine dans les ports basques où les capitaines levaient leurs équipages. En 1565, environ 1 400 hommes partaient «aux gresses» et, une douzaine d'années plus tard, les effectifs se seraient élevés à plus de 2 400 individus.

La richesse apportée à la côte basque par l'industrie baleinière dans les années 1560 et 1570 se mesure donc en termes du nombre de barriques ou de parts distribué au pays chaque année. Bien que le *San Juan* semble avoir eu sa pleine charge d'environ quatre barriques par tonneau «de port», selon J.-P. Proulx les baleiniers rapportaient, en moyenne, seulement 3,06 barriques d'huile par tonneau de capacité.<sup>353</sup> Ainsi l'on calcule la capacité de la flotte de 1565 à 5 200 tonneaux, à 322 tonneaux pour chacune des 16 unités (sur les 18 voyages en cette année, il y avaient deux naufrages) et la quantité d'huile ramenée par ces navires à environ 4 000 tonneaux ou 16 000 barriques. Une douzaine d'années plus tard, quand environ 25 baleiniers faisaient la pêche, le rendement se serait élevé à plus de 6 000 tonneaux ou environ 24 000 barriques. À l'apogée de la pêche, le tiers des huiles réservé aux équipages représentait environ 3 000 parts, distribuées parmi 2 400 marins. Il est donc impossible de concevoir l'industrie baleinière sans la participation massive et volontaire des équipages, et lorsqu'il est question d'expliquer la croissance fulgurante des pêches terre-neuviennes

---

<sup>353</sup> J.-P. Proulx (1995), *op. cit.*, p. 38.

au XVI<sup>e</sup> siècle, l'admission des «petits actionnaires» au sein du capitalisme en Atlantique septentrional représente clairement un aspect socio-économique à développer.

### 3.4. «Au-delà les Raz»: l'aller-retour aux marchés du Nord

Après le retour au pays, le chemin d'une barrique d'huile menait au Nord de l'Europe. Malgré une ventilation des produits baleiniers en Castille, en Biscaye et en Bretagne, en 1565 les marchés principaux étaient situés à Anvers et à Rouen. La troisième destination en importance était l'Angleterre, marché qui prit de l'importance dans la décade suivante dans une progression qui semble avoir été l'élément déterminant de l'histoire des dernières années de la grande pêche au Labrador.

#### La route

En retrouvant la côte nord de l'Espagne, les baleiniers guipúzcoans commençaient le débarquement de marins et leurs parts d'huile à partir de Laredo ou de Bilbao, pour amarrer au môle de Guetaria ou de Saint-Sébastien ou dans la rade de Pasajes.

Les barriques d'huile déchargées le long de la côte entraient dans un marché local dont témoignent des obligations entre les marins et un marchand ou un bourgeois du lieu tel que l'apothicaire ou le notaire du port.<sup>354</sup> Les quantités d'huile échangées de cette façon sont révélées par les ventes anticipées de quatre et de sept barriques d'huile par les harponneurs Echaniz, qui auraient reçu trois parts des gains chacun.<sup>355</sup> D'autres marins simples du *San Juan* auraient touché leur part

---

<sup>354</sup> L'apothicaire de Mutriku achète 18 barriques en 1576; J.-P. Proulx (1993), *op. cit.*, p. 85; le notaire Domingo de Hoa de Orio achète 9 barriques en 1565; AHPG, III, 1791, fos. 33r-33v et 34r-34v (P. de Yturriaga, Orio, 1 mai 1565).

<sup>355</sup> AHPG, III, 1791, fos. 33r-33v et 34r-34v (P. de Yturriaga, Orio, 1 et 1 mai 1565), ventes d'avance par les Echaniz, III, 1792, fo. 41r-42r (8 juin 1566): «...nos deben cada tres mareajes y mas cada siete ducados de las dichas chalupas que quedaron en Tierranoba y mas la soldada de Joanyco, criado de mi el dicho Simon de Hechaniz...»

des gains à Orïo.<sup>356</sup> Ce marché diffus était rapidement concentré entre les mains des grossistes d'huile et ce, souvent, sans la dispersion des barriques sur la côte. C'est au moins ce que l'on comprend du prix que les grossistes payaient pour une barrique: trois ducats ou la moitié de sa valeur. Or, le fret transatlantique dû au propriétaire du navire était 50% de la valeur d'une barrique d'huile et il semble donc que les grossistes aient négocié séparément avec les propriétaires du navire et les marins, payant aux premiers le fret et aux seconds le solde.<sup>357</sup>

Une certaine quantité d'huile trouvait preneur en Biscaye, surtout les qualités inférieures servant, avec la résine des Landes, à la fabrication de brai pour enduire les cordages et les carènes de navire.<sup>358</sup> La plus grande partie de l'huile était concentrée dans les chais des grossistes à Saint-Sébastien, ou sur les quais moins encombrés de Pasajes et de Guetaria où les cargaisons destinées au Nord étaient constituées. Il y avait une distinction importante entre le capitaine qui dirigeait les opérations baleinières, et les marchands qui expédiaient l'huile à Anvers et à Rouen. Ces derniers envoyaient souvent des chargements dépassant une centaine de tonneaux, même si les navires excédant 50 tonneaux étaient obligés de transborder les huiles en «barques» ou même en «charrois» à l'Écluse ou à Arnemuiden, les avant-ports d'Anvers, ou en allèges au Havre de Grâce, l'avant-port de Rouen (tableau 3.6).<sup>359</sup>

Outre cette importante plaque tournante à Saint-Sébastien, une partie du marché d'huile était l'apanage des marchands de Deba; leur cas est particulièrement révélateur des réseaux auxquels le commerce d'huile de baleine s'intégrait. Le port estuarien de Deba, situé au terminus maritime du chemin de Castille, possédait un ancien comptoir de laine, la *lonja*, dont l'entrepôt servait aussi à

---

L'année suivante, notons les ventes d'avance de 2 barriques d'huile, l'une livrable dedans neuf jours du retour du navire de Domingo de Beraca, l'autre à Noël; AHPG, III, 1792, fos. 7r-v et 39r-v (P. de Yturriaga, Orïo, 24 mai et 14 juin 1566).

<sup>356</sup> AHPG, III, 1792, fo. 28r-v (P. de Yturriaga, Orïo, mai 1566).

<sup>357</sup> ADB 95, fo. 335r-v (4 avril 1566).

<sup>358</sup> D. Laroche, «La protection des bois et l'étanchéification finale du navire» (rapport déposé, Ottawa: Parcs Canada, 1992), 17 pp.; J. Escalante de Mendoza, *op. cit.* (1575), p. 452: «...la brea de Vizcaya es muy buena echándole abundancia de sayn de ballena.»

<sup>359</sup> Le terme *charrua* indique une embarcation car des fois on retrouve aussi *barco*, tout comme l'expression «voiturer» employée à Nantes pour le transport de merrain indique une embarcation fluviale. Cf. ADB 95, fo. 337v-338r (23 janvier 1566), «...en qualquier barco o barcos...» qui est le plus courant mais voir, exceptionnellement, fo. 223v (4 février 1566): «...en qualquier charrua o charruas...».

loger les huiles. Les marchands regroupés autour du *lonja* vendaient l'huile de baleine à leurs clients dans l'industrie de textiles, dans l'Ouest anglais et en Flandres. Leur négoce était toutefois handicapé par un port insuffisant qui obligeait les grands baleiniers à transborder les huiles en pinasses dans la rade de Getaria, distante de trois lieues. Seules les barques de faible tonnage des marchands anversoïis et ouest-anglais, notamment du port de Barnstaple, débouché d'une importante industrie régionale de textile, venaient fréter l'huile dans la rivière de Deba.<sup>360</sup>

Un troisième marché s'articulait dans l'Ouest français, témoigné par les chargements d'huile et de «baleine» arrivant à Bordeaux de Laredo, de Bilbao et de Saint-Sébastien. On voit aussi les alliances entre les marchands bordelais et rochelais suggérant que le port océan de La Rochelle était le carrefour du marché des huiles dans l'Ouest français.<sup>361</sup> Des petites quantités de «baleine» transitaient par Bordeaux à destination de Toulouse et de Nantes, alors que l'huile était réexpédiée de Bordeaux à Saint-Malo et à Rouen, et de La Rochelle aux ports anglais.

Le commerce d'huile de baleine suivait les articulations bien plus anciennes des commerces de textile et de vin. Dans les chartes-parties et les instructions nautiques médiévales, le grand chemin du vin s'appelait la route «au-delà les Raz», référence au passage redouté et soigneusement mémorisé par les pilotes entre la terre ferme et les rochers à la pointe de la Bretagne.<sup>362</sup> Les barriques d'huile côtoyaient des balles de laine de Castille de Saint-Sébastien à Anvers ou à Rouen,<sup>363</sup> alors que depuis l'Ouest français, la route de l'huile et de la «baleine» était parallèle à celles du vin et du pastel.

La coïncidence géographique de ces commerces, et leur marché commun dans les régions productrices de textiles des pays de la Manche, permettent de sortir l'industrie baleinière du contexte des pêches et de la replacer dans le contexte des grands commerces du Ponant. En effet, l'huile de

---

<sup>360</sup> AHPG (Oñati), II, 1898, fo. 27v-28v, 41r (15 janvier et 6 mars 1565). Le premier acte concernait une vente non détaillée à Anvers; dans le second, un marchand de Barnstaple nommé Juan Velyales (*sic*) affrétait 50 barriques.

<sup>361</sup> À la fin du siècle, La Rochelle est toujours un marché pour l'huile de baleine des *Biscaïens*. E. Trocmé et M. Delafosse, *op. cit.*, p. 124.

<sup>362</sup> A. Sauer, *Das «Seebuch»* (*op. cit.*), *passim*. Cf. J. Alfonse (1559), *op. cit.*, fo. 35r.

<sup>363</sup> Cf. ADB, 99 fo. 443r (9 décembre 1569), assurance, de Santander ou Laredo, à «...la Abra de Gracia en lana ... y desde la abra de Gracia a Roan en qualquier varco o varcos, sobre grasas de vallena ... en la nao nombrada Nuestra Señora de la Conceçion, maestre qualquiere que fuere...»

baleine était principalement employée dans l'industrie des textiles pour «regraisser» la laine après son lavage et sa teinture, afin de faciliter son filage. À ce titre de lubrifiant industriel, l'huile de baleine concurrençait avec l'huile d'olive, relativement chère et réservée aux draps de qualité, mais plus particulièrement avec l'huile de lin élaborée dans les pays du Nord.<sup>364</sup> L'offre d'huile de baleine des Biscaïens était chaudement accueilli par les producteurs de textiles, mais cette percée était aussi attribuable à l'existence des liens commerciaux très anciens entre l'industrie de textile et les comptoirs de laine castillane en Biscaye et de pastel garonnais à Bordeaux. L'insertion dans les grands rouages commerciaux du Ponant favorisait l'essor rapide de l'industrie baleinière au Labrador. Toutefois cette entrée privilégiée ne fut pas garante de stabilité. Depuis le XV<sup>e</sup> siècle au moins, les textiles étaient associées à l'intérêt national anglais et la déstabilisation de cette industrie par des concurrents continentaux provoqua vite l'ire des grands marchands près de la couronne.<sup>365</sup> Pour eux les enjeux du commerce biscaïen d'huile de baleine étaient clairs. Non seulement les capitaux anglais allaient-ils financer la marine du Roi Catholique, mais aussi les producteurs d'huile de lin nationaux étaient-ils désavantagés.<sup>366</sup> Tout comme l'articulation internationale de l'industrie de textile sous-tendait la construction de l'espace des barriques de Red Bay, les rivalités internationales au sein de cette industrie hâtèrent le déclin de la pêche baleinière des Biscaïens.

---

<sup>364</sup> J. Savary de Bruslons, *Dictionnaire universel de commerce* (Genève: Cramer & Philibert, 1742), cols. 263-264 («Baleine»): «On l'employe principalement pour raffiner le soufre, pour la préparation de certains cuirs, pour engraisser le bray, qui sert à enduire & spalmer les navires. Quelques ouvriers en draps préparent aussi leurs laines avec cette huile, bien que dans les Manufactures de draperies fines, on ne se serve que de bonne huile d'olive.» Cf. E. Kerridge, *Textile manufactures in early modern England* (Manchester: Manchester University Press, 1985), pp. 164-165.

<sup>365</sup> *Libell of Englishe Policye, exhorting all England to keepe the sea, and namely the narrowe sea* (1436; rééd. R. Hakluyt, *The principall navigations*, 1599 et Oxford: Clarendon, 1926).

<sup>366</sup> Préambule à l'acte de 1775 pour encourager la production d'huile de lin en Angleterre: «... whereas the Kingdom, not being able to supply its own Consumption, is obliged to purchase large Quantities of Oils of different Sorts from Foreigners, in the place of many of which... Oils made in this Kingdom of Rape Seed imported from Ireland might be advantageously substituted, and particularly for the Use of the Woollen Manufacture: And whereas there is Reason to apprehend that there may be a Deficiency in the Quantity of Whale Oil... which Deficiency may be best provided against by a Supply of Vegetable Oil to be manufactured in this Kingdom...»; *Statutes at Large* (Londres: Eyre and Strahan, 1776), cap. 34, p. 314. Cf. les actes britanniques sur la pêche baleinière en 1672, 1701, 1770 et 1800, *op. cit.*

## Les navires et les chargements.

À partir du mois d'octobre, l'huile commençait à figurer dans les cargaisons sortant d'une variété de ports entre Laredo et La Rochelle, alors que les grands envois de Saint-Sébastien et ses alentours étaient concentrés de janvier à février. Les derniers chargements quittaient la Biscaye au début de mars. Selon J. Bernard, le voyage de la baie de Biscaye aux ports «au-delà les Raz» durait de deux à cinq semaines, dépendant des vents et des escales.<sup>367</sup> Les arrivées en Angleterre commençaient le 19 novembre, à Ipswich,<sup>368</sup> et se concentraient en février et mars à Londres.<sup>369</sup> Au moment de leur livraison, les barriques devaient être «plaines et ouillees»<sup>370</sup> et les caboteurs étaient donc munis d'un petit barricot d'huile afin de refaire le plein des barriques dans le chai de l'acheteur.<sup>371</sup> Une fois l'huile transvasée, les futailles étaient comptées, puis démontées et expédiées en pièces, ou «en bottes».

Quant au voyage de retour des barriques vides, nous retrouvons un envoi de 2 000 futailles de Morlaix à Bordeaux.<sup>372</sup> La redistribution de futailles vides apparaît çà et là dans les archives notariales à Nantes,<sup>373</sup> à Bordeaux<sup>374</sup> et à Pasajes,<sup>375</sup> toujours suivant les systèmes d'échanges circulaires qui maintenaient les futailles à l'intérieur d'un commerce spécifique comme celui du vin, de l'huile de baleine ou de l'huile d'olive. Dans tous les cas, les futailles étaient renvoyées au port d'origine.

---

<sup>367</sup> J. Bernard, *op. cit.*, p. 404.

<sup>368</sup> PRO, E190-587-4, n.f. (Ipswich, 19 novembre 1565); cf. les arrivées d'huile à Londres de La Rochelle le 30 septembre 1567 et de l'Espagne les 19 et 31 décembre 1567, B. Dietz, *op. cit.*, nos. 1, 250 et 272.

<sup>369</sup> Du 4 février au 26 mars, B. Dietz, *op. cit.*, nos. 332, 356 et 415.

<sup>370</sup> ADG, 3E 5418, fos. 645r-v et 1043r-v (N. Duprat, 21 mai et 5 novembre 1578).

<sup>371</sup> ADG, 3E 2418, fo. 76r-77r (R. Brigot, 14 avril 1565), affrètement à Middelbourg, par François Ymbert, maître du navire le Sauvage de Saint-Gilles-sur-Vye en Poitou, pour Sieur Jehan Bierboom, de «...neuf barriques d'huile de ballayne... et ung petit barilh aussi d'huile de balayne pour l'ouilhage...»

<sup>372</sup> ADG, 3E 5407, fos. 783v-784v et 1298r-v (N. Duprat, 2 juin et 27 novembre 1566); cf. 3E 3042, fo. 52v-53r (P. de Cazamajour, 21 avril 1565), l'envoi de Bordeaux à Saint-Sébastien de 218 barriques vides pour l'usage d'huile.

<sup>373</sup> Cf. J. Tanguy, *op. cit.* (1956), p. 36, sur le retour des «pipes de vin vides» des ports bretons à Nantes.

<sup>374</sup> Les «pipes ou vesseaux a mettre huile vuides» étaient renvoyées à Montaubon ADG, 3E 5405, fo. 872r (N. Duprat, 23 février 1565). Il s'agit des pipes d'huile d'olive.

<sup>375</sup> Les *botas abatidas* allaient en fin d'été à destination de Cadix et Séville ADB, 39, fos. 360v, 365v, 368r, 409r (21, 22 et 25 août, et 2 octobre 1568). Les deux premiers étaient frétés par Ramos de Arrieta, capitaine du *San Juan*.

L'on gagne un aperçu des caboteurs faisant la route de Saint-Sébastien aux pays de la Manche à partir des assurances sur l'huile de baleine à l'hiver de 1566. Les trois plus grands envois, chargés sur des navires guipúzcoans, s'élevaient respectivement à 83, 128 et 169 tonneaux (tableau 3.6). Ces navires, le *Santispiritus*, *Los Tres Reyes* et le *San Myguel*, déchargeaient aux avant-ports de Rouen ou d'Anvers, alors que les navires frétant de 26 à 48 tonneaux remontaient des fleuves jusqu'à la destination finale de l'huile. Ce seuil de 50 tonneaux, souvent remarqué dans les flottes ponantaises, était peut-être aussi renforcé par les coutumes de l'assurance maritime.

Tableau 3.6. Assurances sur le cabotage d'huile de baleine, hiver 1566 (ADB 95)

fo.	date	port d'envoi	transbordement	destination	nom, port d'attache	ducats	barriques
189v	5 jan.	Pasajes		Rouen	de Morbihan	1 400	163
190r	5 jan.	Getaria	Arnemuiden	Anvers	<i>Los Tres Reyes</i>	2 850	331
259r	8 jan.	Getaria	Arnemuiden	Anvers	<i>Santispiritus</i>	600	70
264v	13 jan.	Pasajes		Anvers	<i>Santa Barbara</i>	1 400	163
234v	18 jan.	St-Sébastien		Rouen	de St-Pol-de-Léon	900	105
235r	18 jan.	St-Sébastien		Rouen	de Morbihan	1 200	140
385r	21 jan.	St-Sébastien		Rouen	<i>N.S. de la Begoña</i>	1 500	174
337v	23 jan.	St-Sébastien	Arnemuiden	Anvers	<i>San Myguel</i>	4 400	512
323v	30 jan.	Pasajes		Anvers	<i>N.S. de la Conceçion</i>	1 650	192
222v	4 fév.	Getaria	Écluse/Arnem.	Bruges/Anvers	<i>Santispiritus</i>	500	58
223r	4 fév.	Getaria		Écluse/Arnem.	<i>Santispiritus</i>	1 000	117
223v	4 fév.	Getaria	Écluse/Arnem.	Bruges/Anvers	<i>Santispiritus</i>	3 700	430
334v	6 fév.	Getaria	Écluse/Arnem.	Anvers	«qualquiers»	4 000	465
273r	31 jan.	Pasajes		Flandres	<i>Maria, St-Sébastien</i>	300	35
265r	13 fév.	Pasajes		Anvers	<i>Maria, St-Sébastien</i>	800	93
					<b>TOTAL</b>	<b>26 200</b>	<b>3 048</b>

Les navires faisant la route d'Angleterre présentent un autre profil. Leur taille, de 50 à 80 tonneaux, rivalisait avec celle des grands caboteurs bretons et quelques unités allaient même à 120 et à 140 tonneaux (tableau 3.7). Les *barks* anglais, sur la route de Biscaye comme dans le transport du vin bordelais, exerçaient une dominance quasi totale sur le commerce à destination d'Angleterre. Encore plus signifiant, ils rentraient toujours à leur port d'attache, que ce soit dans la Tamise ou dans le West-Country, et ils avaient habituellement à leur bord un marchand - parfois le capitaine lui-même se désignait ainsi - qui affrétait le navire à son nom. Les risques, comme les gains, étaient donc à lui et à ses associés dans son port d'attache. L'esprit entreprenant des capitaines contraste avec la passivité des marchés flamand et rouennais, et permet de mieux comprendre la progression du marché anglais qui semble se dessiner dans les années 1560 et 1570.

**Tableau 3.7. Chargements de *train oil* arrivant à Londres, année 1567-1568 (d'après B. Dietz)**

Réf.	Date	Nom, port d'attache	Tonnage	Provenance	Tonneaux d'huile	% du chargement
001	30-9-1567	<i>Confidence</i> , Londres	50	La Rochelle	1½	inconnu
250	19-12-1567	<i>Mary George</i> , Londres	80	Espagne	15	23%
272	31-12-1567	<i>Bark Fox</i> , Londres	50	Espagne	2	6%
332	4-2-1568	<i>Thomas Allen</i> , Londres	140	La Rochelle	11	inconnu
356	26-2-1568	<i>George</i> , Londres	60	Espagne	21½	41%
415	26-3-1568	<i>Bark Allen</i> , Londres	80	Espagne	28	41%
515	11-5-1568	<i>William</i> , Londres	60	Biscaye	3½	6%
679	26-7-1568	<i>Bark Collet</i> , Londres	120	Espagne	40	38%
691	30-7-1568	<i>Jesus</i> , Aldeburgh	60	Espagne	15	25%
715	10-8-1568	<i>Lyon</i> , Londres	80	Russie	74	100%
				<b>TOTAL</b>	<b>211½ tonneaux</b>	

Les exportations d'huile que nous avons recensées en direction de Rouen et des Flandres à l'hiver de 1566 totalisaient 762 tonneaux, dont 80% allait en Flandres. Ces quantités, tirées d'un registre d'assurances maritimes de Burgos, ne représentent qu'environ le cinquième du rendement théorique de la saison de pêche de 1565. Les archives de Bordeaux permettent de détecter 82 tonneaux d'huile qui transitaient cette ville en 1565, en bonne partie à destination d'Anvers, de Rouen et de Middelbourg.<sup>376</sup> Les registres de la douane d'Angleterre notent les arrivées d'huile dans le même ordre de tonnage. Pour l'année de septembre 1565 à août 1566, les ports de Ilfracombe, Barnstaple et Dartmouth dans le West-Country, et de Ipswich sur la Tamise, recevaient 86 tonneaux de *train oil*, dont un peu plus de la moitié entrain par les ports du West-Country.<sup>377</sup> Pour le port de Londres, on ne dispose que du registre de l'année 1567-1568 qui contient des dédouanements pour 137½ tonneaux d'huile de baleine en provenance de La Rochelle, de la Biscaye et de «Spain» (tableau 3.7). Il est possible donc de suivre les exportations de plus d'un millier de tonneaux d'huile, ou le quart du rendement théorique de la pêche biscaïenne de 1565, aux marchés flamand, rouennais et anglais.

<sup>376</sup> ADG, 3E 2418, fos. 76r-77r et 696r-v (R. Brigot, 17 avril et 29 octobre 1565), les envois de 4½ tonneaux à Middelbourg et de 2 tonneaux à Anvers; 3E 3042, fo. 481r-482r (P. de Cazamajour, 2 novembre 1565), arrivée à Bordeaux de 22½ tonneaux de Laredo; 3E 5406, fos. 681r-682r, 705v-706v et 746r-747r (N. Duprat, 3, 8 et 15 novembre 1565), arrivée d'une quantité inconnue d'huile de Saint-Sébastien, et les envois de 23½ tonneaux à Rouen et de 29½ tonneaux à Middelbourg.

<sup>377</sup> PRO, E190-925-3, fo. 1 (Ilfracombe, 7 mai 1565); E190-925-5, fo. 12 (Dartmouth, 8 septembre 1565, en provenance de Terre-Neuve); E190-925-10, n.f. (Barnstaple, 27 mai 1565); E190-587-2 (Ipswich, 13 juillet et 24 août 1565); E190-587-4, n.f. (Ipswich, 19 novembre 1565).



La taille du marché anglais en 1565-1566, à 200 tonneaux tout au plus, était encore infime comparée aux 2 000 tonneaux que ce pays acheta en 1577, selon une lettre de l'ambassadeur espagnol à Londres.<sup>378</sup> La progression de ce marché, au point où il prenait le tiers des huiles biscaïennes, suivait précisément l'expansion, en tonnage, du rendement de la flotte baleinière biscaïenne durant la même période, de 4 200 à environ 6 000 tonneaux par année.<sup>379</sup> Cette croissance n'était pas sans conséquences dans le climat d'hostilité qui régnait alors entre l'Angleterre et l'Espagne et qui se manifestait chez les gens de mer anglais. Déjà en 1565, les hommes de Barnstaple, Dartmouth et Southampton revenaient de la Terre-neuve avec des cargaisons d'huile et,<sup>380</sup> à partir de 1568, les fiers-à-bras enhardis par la ferveur protestante multipliaient leurs confrontations avec les transporteurs biscaïens dans les ports du royaume.<sup>381</sup> Les mêmes stratégies de concurrence sur les lieux de pêche et de protection du marché intérieur servaient aux marchands près de la cour. Vers 1575, un marchand londonien, probablement Michael Lock de l'influente Muscovy Company,<sup>382</sup> s'apprêtait à monter un voyage baleinier de quatre mois en Russie, où ses facteurs concurrençaient déjà des Hollandais pour acquérir l'huile élaborée par les gens du pays. Il s'informait entre autres du nombre de harponneurs, de tonneliers et de dépeceurs biscaïens qu'il fallait engager pour assurer le succès de la mission.<sup>383</sup> Entre temps, un mouvement de marchands se concrétisa en faveur d'un embargo sur l'huile biscaïenne. En novembre 1578, Anthony Parkhurst rapportait que de 20 à 30 baleiniers biscaïens étaient sur les lieux de pêche à la Terre-neuve<sup>384</sup> et deux mois plus tard, le mouvement porta fruit

---

<sup>378</sup> Archivo General de Simancas (Valladolid), sección estado, L831 (Bernardino de Mendoza à Zayas, 15 janvier 1579).

<sup>379</sup> Selon la moyenne, calculée par J.-P. Proulx (1995), *op. cit.*, p. 37, note 141, de 3,06 barriques d'huile rapportées pour chaque tonneau de capacité, les 17 baleiniers de 1565 aurait rapporté 4 200 tonneaux d'huile, alors que les 25 unités (de 20 à 30 selon plusieurs estimations) de 1578 en auraient ramené 6 000 tonneaux.

<sup>380</sup> Le 7 mai 1565, 46 *doll olei trayne* de la Biscaye arrivaient à Ilfracombe (près de Barnstaple) où arrivait aussi le 8 septembre 1565 un chargement de 24 *doll trayne oile de «Terra Nova»*. PRO, E 190, 925-3, fo. 1 (Ilfracombe, 7 mai 1565), E 190, 925-5, fo. 12 (Dartmouth, 8 septembre 1565), et E 190-815-5, fo. 16 (Southampton, année 1578-79). Le *doll* égalait une *pipe*, un demi-tonneau.

<sup>381</sup> S. Barkham, «Los Vascos...», *op. cit.*, pp. 128-129.

<sup>382</sup> Michael Lock allait financer les voyages de Martin Frobisher dans la Terre de Baffin de 1576 à 1578.

<sup>383</sup> In R. Hakluyt, *The principall navigations...* (Londres, 1599), «A letter of James Alday to the Worshipfull M. Michael Lock» (1575) et «The request of an honest merchant to a friend of his, to be advised and directed in the course of killing the Whale» avec un appendice par William Burrough (1575), pp. 412-414.

<sup>384</sup> A. Parkhurst, 13 novembre 1578, in R. Hakluyt, *op. cit.*, I, pp. 132-134.

losque la reine imposa un embargo complet sur l'huile étrangère à compter du 1<sup>er</sup> février 1579.<sup>385</sup> Ce geste sans précédent frappa au moment où l'huile biscayenne était déjà en route au Nord, et entraîna des pertes inestimables pour les armateurs guipúzcoans.

L'embargo semble avoir sonné le glas de l'âge d'or des baleiniers biscayens, car il correspond au dernier voyage baleinier du Labourd et au repli définitif de l'armement guipúzcoan. C'était la conséquence du caractère semi-militaire des baleiniers et de leur dépendance par rapport à la puissante industrie textile, et cela présageait le redéploiement des baleiniers biscayens vers la route des Indes dans les années 1580. Les barriques d'huile de baleine exposent non seulement les facteurs de cohésion, mais aussi les divisions latentes de l'espace atlantique septentrional.

## **Conclusion**

L'articulation de l'espace des barriques de Red Bay, visible à l'échelle de l'océan, met le capitalisme des armateurs bordelais et saint-sébastienais en premier plan des facteurs de cohésion de l'Atlantique septentrional. Ces individus ont compris les rythmes de la vie matérielle du Ponant et ont su structurer leur aventure terre-neuvienne à partir de ces rythmes immuables. Toutefois le succès de l'entreprise baleinière relevait d'une pénétration du marché d'huiles dans les pays de la Manche et notamment, dans l'industrie textile. Ainsi, l'huile de baleine du Labrador s'intégra aux grands rouages du commerce ponantais mais aussi, dès ses débuts, l'entreprise baleinière fut liée à la politique maritime des États émergents qui en précipita la fin.

---

<sup>385</sup> Archivo General de Simancas (Valladolid), sección estado, L831 (B. de Mendoza à Zayas , 15 janvier 1579).

## **PARTIE II. L'ÉCHELLE «ATELIER».** **LA DIVISION DU TRAVAIL DE TONNELLERIE BALEINIÈRE**

### **Chapitre 4. Les ateliers forestier et urbain de tonnellerie**

Si le regard sur les barriques de Red Bay à l'échelle «océan» a mis en évidence la cohésion matérielle et temporelle de l'espace maritime des armateurs baleiniers, l'observation à l'échelle «atelier» révèle que l'espace vécu par les tonneliers baleiniers était cloisonné selon la division de leur travail. Ce paradoxe apparent rappelle l'hypothèse de M. Johnson sur la construction de l'espace national anglais, selon laquelle l'uniformité émergente du cadre de vie matériel s'accompagnait du fractionnement du paysage par le processus d'*enclosure*. Cette transformation de la vie matérielle en milieu rural illustre le profondeur du changement qu'une extension du capitalisme pouvait engendrer. De façon similaire, le regard rapproché sur les barriques de Red Bay et les traces d'outillage qui y sont inscrites révèle que l'existence des artisans a été transformée par la division du travail qui façonnait l'expérience «au ras du sol»<sup>386</sup> de l'espace maritime. Ainsi, deux perceptions divergentes ressortent des mêmes objets selon la « focale » adoptée: celle d'un espace cohérent sur le plan temporel et homogène sur le plan matériel à l'échelle des armateurs, et celle d'un espace cloisonné à l'échelle des artisans et de leur travail.

Dans cette partie consacrée à l'échelle «atelier», les étapes de la chaîne technique de tonnellerie baleinière peuvent être reconstituées par la lecture des traces d'outillage conservées sur nos objets.<sup>387</sup> Si l'inventaire des techniques individuelles tend à confirmer, comme l'a conclu L. Ross, que les objets de Red Bay s'inscrivent dans une tradition de tonnellerie manuelle très répandue et de très longue date, la division du travail qui se dégage des barriques révèle l'originalité du métier de tonnelier baleinier. Cette distinction entre un inventaire de techniques individuelles et une perception de la division du travail est essentielle pour notre analyse à l'échelle de l'atelier des tonneliers.

---

<sup>386</sup> Encore, l'expression irrésistible est celle de J. Revel, *op. cit.*

<sup>387</sup> Sur l'étude des traces d'outillage, cf. J. Coles, «Ancient woodworking techniques: the implications for archaeology», in S. McGrail, dir., *Woodworking techniques before A.D. 1500* (BAR International Series 129, Oxford: 1982), pp. 349-356; R. Underhill, *The Woodwright's Workbook* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1986), spéc. «A field guide to American tool marks», pp. 173-188; O. Crumlin-Pedersen, «Aspects of wood technology in medieval shipbuilding», in O. Crumlin-Pedersen et M. Vinner, dirs., *Sailing into the Past: Proceedings of the International Seminar on Replicas and Medieval Vessels, Roskilde, 1986* (Roskilde: Viking Ship Museum, 1987), pp. 138-149; R. Gordon, «Material Evidence of Manufacturing Methods Used in 'Armory Practice'», *Journal of Industrial Archaeology* 14 (1985), 1, pp. 23-36.

#### 4.1. La Basse-Bretagne en hiver. Un chantier de merrandiers et de doleurs

Dans la forêt bretonne, origine de nos objets, deux métiers concouraient à la transformation des arbres en merrain. Celui de merrandier, dont le travail consistait à débiter l'arbre en ébauches d'éventuelles douves, était indissociable du milieu forestier. Par contre, le métier de doleur, qui consistait à dégauchir les pièces à l'épaisseur et à la largeur précises demandées par les tonneliers, s'exerçait tantôt près de la source du bois dans la forêt, tantôt en milieu urbain près des tonneliers. Cette ambiguïté géographique était signe de la tension entre ces deux lieux de pouvoir de l'industrie de la tonnellerie. Le tableau 4.1 montre l'enchaînement des travaux forestiers selon les six indices archéologiques dont nous traiterons.

Tableau 4.1. La fabrication des douves et fonçailles	
Indice archéologique	Opération évoquée
<b>Douves et fonçailles</b>	
1. De 70 à 140 cernes de croissance	1. Sélection d'arbres dits «baliveaux»
2. Longueur des douves entre 85 et 90 cm	2. Sciage de la grume en longueurs réglementaires
3. Orientation des fibres du bois vis-à-vis des surfaces	3. Débitage radial des billots en les fendant
4. Traces d'outillage sur les faces <sup>388</sup> interne et externe	4. «Dolage» des douves à l'aide d'une doloire
<b>Douves</b>	
5. De 2 à 3 facettes longitudinales faisant les bords	5. «Fléchage» des douves à l'aide d'une doloire
<b>Fonçailles</b>	
6. Traces d'outillage sur les biseaux périphériques	6. «Taillage» des fonds l'aide d'un taille-fond

<sup>388</sup> Nous désignons les surfaces des douves selon une terminologie standard. «Bord» désigne les deux surfaces latérales (ou «joints»), «bout», les deux extrémités longitudinales (ou «têtes») et «face», les surfaces interne et externe.

Les dimensions sont désignées par les termes «largeur» pour la dimension d'un bord à l'autre, «longueur» pour la dimension d'un bout à l'autre, et «épaisseur» pour la dimension d'une face à l'autre.

Les termes concernant l'orientation du bois réfèrent aux axes dans l'arbre d'origine: «longitudinal» désigne l'axe vertical suivant le tronc de l'arbre, «radial», l'axe horizontal suivant le rayon du milieu de l'arbre vers l'écorce, «tangential», un axe horizontal qui forme un angle droit avec un rayon.

## 1. La matière première: «la forest de boys blanc»

À une époque où la forêt était aussi importante économiquement que les vignes et les champs de blé, le nom donné à une forêt se référait à l'usage que l'on en faisait. Au Périgord en 1565, par exemple, les forêts de «boys blanc» peuplées d'«arbres chesgnes a faire meyrains» étaient entretenues par des seigneurs ruraux, qui transigeaient avec les négociants de bois pour vendre le merrain à Bordeaux.<sup>389</sup>

J. Tanguy a découvert un commerce similaire en Bretagne, caractérisé par la propriété quasi féodale des forêts, des marchés urbains et un négoce intermédiaire chargé d'organiser la première transformation et le transport fluvial du merrain.<sup>390</sup> Ce portrait est approfondi par l'examen des douves de Red Bay qui donne, premièrement, des indications sur le type de forêt qui produisait le bois de tonnellerie. Premièrement, nous avons appris l'âge auquel les arbres étaient abattus grâce à l'étude des cernes de croissance présents dans 148 douves tirées de 19 barriques (tableau 4.2). Nous avons estimé le nombre de cernes dans ces douves à partir d'un comptage précis par centimètre dans une zone où la largeur des cernes semble près de la moyenne pour la douve. Le nombre par centimètre a été ensuite multiplié par la largeur de la pièce, c'est-à-dire la dimension radiale. Cette méthode d'estimer le nombre de cernes donne bien sûr un comptage inexact<sup>391</sup> mais elle nous a permis de procéder avec une certaine rapidité et de générer une base de données représentative.

Le nombre moyen de cernes par douve s'établit ainsi à 77 mais, d'une barrique à l'autre, le nombre varie considérablement, de 45 à 105.<sup>392</sup> Les douves de hêtre présentent un nombre élevé de cernes, de 85 cernes en moyenne par rapport à 74 trouvés dans les douves de chêne. L'écart d'âge entre les espèces se dégage davantage des douves individuelles, dont celles de hêtre contiennent de 50 à 194 cernes, et celles de chêne de 24 à 148.<sup>393</sup>

---

<sup>389</sup> ADG, 3E 11181, s.f. (R. Sotau, 18 juillet 1565), vente par Léonard Phelipare et Pierre Juge, marchands de Belbic de la juridiction de Belvès en Périgord, à Pierre de la Fargue, marchand de Bordeaux, de 40 milliers de merrain «de la forest de boys blanc appartenant au seigneur de Biron». L'acheteur avance 80 livres que les vendeurs mettront «au paiement de six vingt douze arbres chesgnes a faire meyrains qu'ilz ont dict achaptez du catet de Biron».

<sup>390</sup> J. Tanguy (1956), *op. cit.*, pp. 193-195; pour l'accession des marchands de bois à la bourgeoisie, cf. M. Devèze, *La vie des forêts françaises au début du XVII<sup>e</sup> siècle*, vol. 1 (Paris: SEVPEN, 1961), pp. 150-151.

<sup>391</sup> Une vérification sur 10 douves révèle que le nombre estimé de cernes était de 94 à 109% du nombre réel.

<sup>392</sup> Ces moyennes sont calculées pour les 13 barriques dont au moins 5 douves ont été étudiées.

<sup>393</sup> Pour les chênes, les nombres minimaux de cernes font deux groupes de 24 à 31 ans et de 49 à 53 ans. Ces groupes se distinguent aussi selon le nombre minimal de cernes/cm: de 2,2 à 3,9 et de 4,1 à 7,0 respectivement.

Tableau 4.2. Nombre de cernes estimés dans 148 douves provenant de 19 barriques						
Barrique	Espèce	Douves	Largeurs (cm)	Cernes/cm	Cernes	Moyenne
10N8	hêtre	7	8,5 à 10,3	6,6 à 14,4	56 à 148	92,0
14M22	hêtre	16	6,5 à 10,8	6,0 à 9,4	50 à 97	60,3
16M17	hêtre	9	8,1 à 12,6	7,4 à 16,7	66 à 194	105,4
18N35	hêtre	16	8,8 à 11,4	6,3 à 10,9	53 à 122	82,4
14M16	chêne	9	5,9 à 11,1	3,1 à 6,9	30 à 77	44,6
14M20	chêne	4	10,8 à 12,1	2,2 à 5,0	31 à 58	45,5
14M25	chêne	19	6,2 à 12,9	3,9 à 10,9	24 à 138	89,0
14M29	chêne	8	9,1 à 13,9	5,6 à 9,0	66 à 113	85,6
14N26	chêne	5	7,9 à 10,5	2,8 à 10,6	24 à 90	64,4
14N28	chêne	7	7,9 à 17,2	4,4 à 8,9	36 à 101	76,0
16L7	chêne	7	10,1 à 13,1	4,5 à 11,8	53 à 148	98,0
16M14	chêne	3	10,1 à 12,4	2,6 à 4,4	29 à 44	37,7
16N15	chêne	8	8,0 à 12,0	4,1 à 12,1	49 à 107	85,1
16N17	chêne	3	8,3 à 10,8	3,5 à 8,5	29 à 72	49,0
16N18	chêne	6	9,0 à 12,2	2,7 à 6,0	28 à 69	46,0
16N23	chêne	10	10,8 à 13,1	4,3 à 9,6	53 à 114	78,4
16N26	chêne	2	10,3 à 11,3	2,4 à 3,0	25 à 34	29,5
18N33	chêne	4	9,8 à 11,4	7,0 à 10,0	76 à 100	92,2
18N34	chêne	5	10,4 à 12,7	2,4 à 10,0	26 à 109	75,8

Le nombre de cernes observé ne représente cependant pas l'âge des arbres, car les derniers cernes de croissance, dits de l'aubier, sont absents, étant enlevés selon l'usage consacré des tonneliers. Pour les douves de chêne, on peut estimer le nombre de cernes d'aubier enlevés d'après leur nombre caractéristique dans la région de la Bretagne:  $20 \pm 14$  cernes.<sup>394</sup> Pour estimer l'âge des arbres au moment de leur abattage, il faudra ajouter ce nombre aux cernes observés dans les douves (6<sup>e</sup> colonne, tableau 4.2) et, ainsi, l'âge d'abattage des chênes s'établit entre 44 et  $168 \pm 14$  ans.

Plus significatif que l'écart des âges d'abattage est l'âge minimal d'abattage, ou l'âge du plus jeune arbre trouvé dans une barrique (1<sup>er</sup> chiffre de la 6<sup>e</sup> colonne, tableau 4.2, plus  $20 \pm 14$  ans). Les âges minimaux se regroupent dans deux écarts restreints, l'un allant de 44 à 51 ans, l'autre de 69 à 73 ans. Ces écarts reflètent l'âge minimal de maturité dans deux plantations ou bien, deux régions; constatons que les douves d'origine bretonne proviennent d'arbres ayant au moins 69 à 73 ans.

<sup>394</sup> F. Guibal, *ibid.*, p. 15

Un tel âge rappelle la coutume forestière selon laquelle un arbre passait à 70 ans du statut de propriété mobilière au statut de propriété immobilière, en raison de sa plus grande valeur.<sup>395</sup> Les arbres de cet âge, entretenus pour produire un fût droit et sans branches, étaient donc réservés entre autres à la production de merrain. Dans le comté de Nantes, des chênaies ayant ces caractéristiques appartenaient aux familles nobles; parmi les vendeurs de merrain au XVII<sup>e</sup> siècle étaient notamment les Sieurs de Malleville, de Beusoleil et de Rostannerie.<sup>396</sup> Quand un propriétaire désirait abattre ses arbres et les convertir en merrain, amorçant ainsi la chaîne technique de tonnellerie, il faisait appel aux «merrandiers», métier dont la méthode de travail est révélée par les douves de Red Bay.

## 2. Le sciage des «grumes à merrain»

Une fois que les branches du chêne abattu avaient été commercialisées comme du charbon ou du bois de chauffage, il restait à scier la «grume à merrain»<sup>397</sup> en des longueurs de douves et de fonçailles, opération qui, en fixant cette dimension des douves, les destinait à la fabrication d'un seul type de futaille. En effet, les contrats d'achat et les chartes-parties du transport de merrain identifient toujours le type de futaille.<sup>398</sup> Les chartes-parties nantaises décrivent le merrain par les seuls termes «barricage»

---

<sup>395</sup> M. Devèze, *op. cit.*, pp. 120-122. Les arbres passent du statut de meubles au statut d'immeubles vers l'âge de quatre à six ans dans l'Ouest français, vers 12 à 15 ans dans l'Est. Pourtant, à partir de l'âge de 70 ans, l'arbre était réputé être véritablement un bien immeuble. Cf. Ch. Fruhauf, *Forêt et société. De la forêt paysanne à la forêt capitaliste en pays de Saout sous l'ancien régime (vers 1670-1791)* (Paris: Éditions du CNRS, 1980), p. 30-31.

<sup>396</sup> Mathieu François Sieur de Beusoleil vend du merrain de 1632 à 1644, ADLA, E II 95/55, 95/159 et 95/242 (9 mars, 7 juillet et 15 novembre 1632), 96/423 et 96/451 (26 juin et 25 août 1635), 97/35 (21 février 1636), 100/229 (10 octobre 1642), 101/465 (17 avril 1644), 105/457 (21 avril 1644). Pierre Despinon Sieur de Rostannerie en vend en 1645 et 1648, E II 1466/276 (18 juillet 1645), 1468/176 (5 février 1648). Antoine François Sieur de Malleville en vend de 1623 à 1635, E II 95/415 et 95/159 (23 mai 1623, 7 juillet 1632), 96/35 et 96/327 (28 février 1634, 8 février 1635). Le merrain dévalé à Bordeaux provenait des chênaies seigneuriales du Périgord, d'Agenais et du Saintonge.

<sup>397</sup> J. Taransaud, *Le livre de la tonnellerie* (Paris: la Roue à Livres, 1976), p. 20.

<sup>398</sup> Une douve de *pipe* a été retrouvée, mesurant 121 cm de long et 112,5 cm entre les jables (24M20Q1-1). L'angle des joints a permis d'estimer le diamètre du fond à 72 cm et la contenance à 453 litres, soit deux fois celle d'une barrique. C. Bradley, *Preliminary analysis of the staved container remains recovered from the 1981 underwater excavations at Red Bay* (Ottawa: Parcs Canada microfiche 260, s.d.) pp. 35-36 et fig. 26a-b.

et «pippage»,<sup>399</sup> alors que les contrats d'achat bordelais spécifient que le merrain à faire des barriques devait être conforme à «la jauge de Bourdeaux».<sup>400</sup>

La longueur des douves de Red Bay se situe entre 85 et 90 cm, alors que celle des fonçailles atteint de 57 à 60 cm, sauf pour les fonçailles appelées «chanteaux», situées aux bords du fond, qui ont la moitié de la longueur des douves, ou jusqu'à 45 cm. À partir de ces dimensions, on entrevoit le mesurage et le sciage de la grume, bien que les traces d'outillage soient effacées par les opérations ultérieures.<sup>401</sup> Nous en arrivons aussi à visualiser la répartition initiale de la grume en billots de longueurs différentes. Chaque barrique étant composée de 20 douves, 6 fonçailles et 4 chanteaux, il fallait donc quatre fois plus de billots de 90 cm que de 60 cm. Un billot de 35 cm de diamètre avec écorce pouvant fournir de 20 à 25 pièces,<sup>402</sup> une grume de 4,3 mètres de long aurait donc produit le bois pour quatre barriques, pour un rapport de 0,103 m<sup>3</sup> de grume par barrique.<sup>403</sup>

On peut alors combiner cette reconstruction archéologique avec des références archivistiques afin de compléter notre image des arbres centenaires d'une futaie de «boys blanc». Selon un contrat bordelais, on coupait 132 chênes pour obtenir 40 milliers de merrain; un autre contrat établit le produit d'un millier de merrain à 48 barriques. Un chêne produisait donc le merrain pour 14,5 barriques.<sup>404</sup> À 0,1 m<sup>3</sup> de grume par barrique, un chêne mesurait 1,5 mètres cubes jusqu'aux premières branches,

---

<sup>399</sup> ADLA, E II 97/35 (Bachelier, 21 février 1636).

<sup>400</sup> ADG, 3E 11181, s.f. (R. Soteau, 16 février 1565).

<sup>401</sup> Selon J. Taransaud, la longueur donnée au billot à ce stade dépassait celle du fût, car les tonneliers enlevaient encore quelques centimètres au moment de la fabrication; *op. cit.*, p. 20.

<sup>402</sup> Théoriquement, le débitage radial du billot aurait permis d'obtenir 20 à 25 douves (de 1,5 cm d'épaisseur et 10 cm de largeur) d'un «beigne» ayant des diamètres interne et externe de 10 cm et 30 cm. Nos observations attestent pourtant un emploi légèrement plus efficace de la grume, acquis en décalant les pièces. La perte au cœur de l'arbre était d'environ 5 cm en diamètre et le diamètre externe du «beigne» exploité d'environ 25 cm.

<sup>403</sup> À l'état achevé, une barrique contient 0,034 m<sup>3</sup> de bois, ce qui signifie la perte de 67% de la grume. Généralement, les 5 cm d'aubier et d'écorce enlevés représentent 51% de la grume, le duramen exploité 47% (dont les douves et les fonçailles 33%, et le bois dégauchi, 14%), et les 5 cm enlevé au cœur de l'arbre, 2%.

J. Taransaud, *op. cit.*, p. 21, dit qu'environ 0,45 m<sup>3</sup> de grume fournit le merrain pour une futaille contenant 0,07 m<sup>3</sup> de bois à l'état achevé (d'après les dimensions à *ibid.*, p. 19); la perte serait donc de 84% de la grume. K. Kilby, *op. cit.*, p. 74, établit la perte à 75%: «It was reckoned that in the conversion of logs into quartered staves, 25 cubic feet of staves [sold to cooperages] could be cut from 100 cubic feet of oak, whence the high cost...»

<sup>404</sup> ADG, 3E 11181, s.f. (R. Soteau, 18 juillet 1565), donne le rapport de 132 arbres à 40 milliers de merrain; 3E 9339, s.f. (A. Mondeux, 20 juin 1565) donne le rapport de 48 barriques par millier de merrain.



ce qui décrit une immense colonne d'environ 12 mètres de hauteur et de 40 cm de diamètre. Les baliveaux de cette taille arrivaient en tête de l'économie forestière; à Bordeaux, ils étaient réservés à l'emploi des seuls métiers des charpentiers «de navire», «de haute fuste» et «de barricques».

### 3. Le débitage radial du billot

Les billots ayant été sciés en longueurs réglementaires, les merrandiers procédaient à l'extraction des douves et des fonçailles selon un débitage radial qui est indiqué par la correspondance entre les rayons médullaires du bois et les faces interne et externe des pièces achevées (figure 4.1).<sup>405</sup>

Cette méthode de fendre le tronc d'un arbre le long des fibres naturelles du bois remonte à l'âge de bronze en Europe et fut courante au Moyen Âge dans la préparation de lambrissages et de bordages navals «à clin».<sup>406</sup> Au XVI<sup>e</sup> siècle, seule la tonnellerie en faisait toujours usage, car dans les autres métiers du bois, la fente avait été remplacée par le sciage manuel et mécanisé qui procédait selon un débitage «tangential» de la grume, en coupant à travers les fibres.<sup>407</sup> La tonnellerie résistait à cette innovation puisque, en gardant intactes les fibres du bois, la résistance et la légèreté inhérentes à ce matériau étaient maximisées, permettant de recourber la paroi d'une futaille à sa forme caractéristique sans crainte que les fibres ne se séparent ou ne cassent. Un autre avantage du débitage radial était d'orienter les lames de bois plus dense dans les rayons médullaires en parallèle avec la paroi du fût, contribuant ainsi à l'étanchéité du contenant. Ce ne fut qu'au XVII<sup>e</sup> siècle, selon les témoignages archéologiques, que les scieries fabriquèrent du merrain en le débitant «sur le quart», méthode qui imitait, quoique imparfaitement, la fente radiale, mais au prix de l'épaississement des

---

<sup>405</sup> Les rayons médullaires, des lames de bois plus dense, s'orientent à 90 degrés aux cernes de croissance.

<sup>406</sup> S. McGrail, *op. cit.*; O. Crumlin-Pedersen, *op. cit.*

<sup>407</sup> Les Hollandais attelaient le moulin à vent à la scie verticale à Amsterdam en 1592-1606 et en Angleterre au XVII<sup>e</sup> siècle, où les scieurs de long anglais sabotèrent ces machines «calvinistes». En Biscaye, tout bois naval était scié à main encore en 1736. R. Unger, *op. cit.*, p. 5; R. Albion, *Forests and Sea Power: the Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862* (Cambridge: Harvard University Press, 1926), pp. 143-147; J.B. Villareal de Berriz (1736), *op. cit.*, pp. 119-130.

douves. La fente radiale permettait donc de réduire le volume du bois présent dans une barrique, et ainsi, de réduire le poids et le volume représentés par les futailles dans un chargement.<sup>408</sup>

Cette méthode classique des merrandiers nécessitait l'emploi de quelques outils seulement: un fendoir appelé «départoir» ou «coutre», des coins et une masse. Tranchant de fer, emmanché pour le stabiliser lorsqu'il était frappé par la masse, le départoir servait à initier la fente. Ensuite, on chassait les coins dans la fente ouverte par le départoir en suivant les fibres du bois. Ainsi, les pièces étaient débitées l'une après l'autre, en suivant la circonférence du billot. J. Taransaud décrit la suite:

Chaque pièce est l'ébauche d'une douelle. Il faudra ensuite enlever une partie du cœur ainsi que l'écorce et l'aubier dont il ne devra rester aucune trace à l'exception d'un tout petit «témoin».<sup>409</sup>

Au XVI<sup>e</sup> siècle, l'enlèvement de l'aubier était exigé par les contrats d'achat, qui spécifiaient que le merrain devait être livré «sans aubec».<sup>410</sup> Or, l'aubier, bois fonctionnel situé immédiatement sous l'écorce, était plus tendre que le duramen et donc plus apte à se gâter et plus susceptible aux attaques du *coscus*, chenille qui forait les galeries dans le bois dit, par conséquent, «cossiné».<sup>411</sup> Le «témoin» d'aubier, dont la couleur était blanchâtre comparée à celle du duramen, était la garantie que le merrandier n'avait pas enlevé de duramen et donc fait bon usage du bois. Les signes de cette pratique ont été détectés par F. Guibal dans les douves de Red Bay: «l'équarrissage des merrains

---

<sup>408</sup> Les premières douves sciées que nous connaissons proviennent de *La Belle*, armée à Rochefort en 1684. Cf. la futaille du *Machault* (Bordeaux, 1760) et de l'*Amsterdam* (Amsterdam, 1742). Texas Historical Commission, collection *La Belle*; Parcs Canada, collection 2M; Rijksmuseum Amsterdam, collection *VOC-Schip Amsterdam*.

Tandis que l'épaisseur des douves de Red Bay varie de 10 à 16 millimètres, une ordonnance de 1772 fixait l'épaisseur des douves de barriques de vin à de 9 à 15 lignes (20 à 34 mm). ADG, *Arrêt du 28 août 1772*, s.f. (15<sup>e</sup> fo.). En 1858, l'épaisseur serait à de 12 à 16 lignes (27 à 36 mm) pour les barriques «ordinaires» et à de 16 à 20 lignes (36 à 45 mm) pour les barriques de transport. A.-M. Cocula, *op. cit.*, pp. 263-184.

<sup>409</sup> J. Taransaud, *op. cit.*, pp. 20-21.

<sup>410</sup> Cf. ADG, 3E 10382, s.f. (P. Reynaut, 28 février 1565), vente de deux milliers de merrain «garny dole au fin bon loyal et marchand sans aubec (aubier) et boys gellis...»

<sup>411</sup> «Le merrain & le traversin doivent donc être pris dans le bois du quartier, dont on a soustrait l'about autrement les douves qu'on en formeroit, seroient sujettes à se cossiner, & cesseront d'être propres à la construction des tonneaux.» A.-D. Fougeroux de Bondaroy (1763), *op. cit.*, p. 8.

semble vraisemblablement avoir été effectué à proximité de la limite entre le duramen et l'aubier, après un débitage radial des billes.<sup>412</sup>

À l'achèvement du débitage, le merrain était dit «en grosserie», c'est-à-dire que la surface des pièces gardait le caractère «grossier» du bois fendu. Parfois le merrain breton arrivait à Bordeaux dans cet état, laissant à l'acheteur la tâche de faire dégauchir les surfaces. Ainsi, deux marchands de Bourgneuf-en-Retz, Jehan Vidault et Nicolas Porchet, vendaient dix *milliers* de merrain «en grosserie» garni de fonçailles en mars 1578. En revanche, au mois de juillet, quand un chargement de trente *milliers* de merrain arriva «en grosserie» à Bordeaux de Dinan, près de Saint-Malo, il fit l'objet d'un litige de non-respect du contrat, précisément parce qu'il était livré «non dolé ni prest a mettre en oeuvre».<sup>413</sup> En effet, le mois d'expédition était relié à la finition du merrain. À Bordeaux, les acheteurs spécifiaient que le merrain devait être «dolé au fin», sauf de décembre à février quand le merrain était vendu aussi «en grosserie».<sup>414</sup> C'était donc à l'hiver qu'avaient lieu le débitage du merrain ainsi que l'opération suivante, le «dolage».<sup>415</sup>

---

<sup>412</sup> F. Guibal, *op. cit.*, p. 18. Cette observation a permis la datation plus précise des douves, *supra*, ch. 2.

<sup>413</sup> ADG, 3E 5418, fos. 410r-411r et 743r-744v (N. Duprat, 18 mars et 13 juillet 1578).

<sup>414</sup> Merrain «en grosserie»: ADG, 3E 11184, s.f. (R. Soteau, 20 février 1566), 3E 11188, s.f. (*ibid.*, 20 février 1566); 3E 5403, fo. 913v (N. Duprat, 3 mars 1565); 3E 5407, fos. 336v-337v, 1278r, 1417r-v (N. Duprat, 5 mars, 27 novembre et 28 décembre 1566); 3E 1372, s.f. (A. Berthet, 7 janvier 1565).

Merrain «dolé au fin»: ADG, 3E 11184, s.f. (R. Soteau, 18 mai 1566), 3E 11188, s.f. (*ibid.*, 16 août 1566); 3E 10382, s.f. (P. Reynaut, 31 janvier et 28 février 1565); 3E 9850, fol. 342v-344r (N. Payron, 15 novembre 1564); 3E 7827, fos. 13v-14r, 26v-27v (F. de Lalanne, 27 mars et 4 avril 1565); 3E 6359, s.f. (M. Galliot, 13 août 1567); 3E 5407, fos. 485v-486v, 904r-905r, 1019r-v, 1261v-1262r (N. Duprat, 20 mars, 20 juillet, 5 septembre et 18 novembre 1566); 3E 5406, fo. 191r-v (N. Duprat, 26 mai 1565); 3E 1373, s.f. (A. Berthet, 30 avril 1565).

Merrain moitié dolé moitié en grosserie: ADG, 3E 5407, fo. 693v-694r (N. Duprat, 7 mai 1566).

<sup>415</sup> A.-D. Fougeroux de Bondaroy, *op. cit.*, p. 17: «L'ouvrage de l'hiver, que nous venons de décrire, a consisté à préparer, à doler, & à dresser les douves...»

#### 4. Le dolage des douves

Le doleur, homme de métier hautement spécialisé, effectuait le travail considéré par d'aucuns comme «le plus rude & le plus difficile du Tonnelier».<sup>116</sup> Sur les douves de Red Bay, des traces d'outillage laissées par le dégauchissage des faces, effectué à l'aide d'une hache appelée «doloire», témoignent de ce travail de régularisation de la surface fibreuse caractéristique du bois fendu. Le but était de donner à la pièce l'épaisseur réglementaire; quand la pièce était déjà trop mince après son débitage, le doleur arrêtaît là son travail. Ainsi, nombre de pièces laissent percevoir à la fois des surfaces dolées et des surfaces seulement fendues (figure 4.2). Les traces de doloire se décomposent en deux éléments: les marques d'«arrêt», trouvées à l'endroit où chaque coup de la hache est venu mourir, et les stries parallèles gravées par les imperfections superficielles du tranchant en mouvement. Les marques d'«arrêt» apparaissent aux intervalles réguliers sur toutes les douves et les fonçailles, sauf sur les chateaux dont la longueur réduite semble avoir gêné la lancée de l'ouvrier. Droites et orientées longitudinalement sur la douve, elles atteignent une longueur de 35 cm, la dimension de cette hache imposante. Le doleur, travaillant d'un bord à l'autre de la douve, donnait de six à dix coups à travers la largeur de la face pour dégauchir chaque moitié longitudinale de la douve, avant de faire de même pour la face opposée (figure 4.3).

Quant aux stries, ces marques sont orientées à environ 70 degrés par rapport aux marques d'«arrêt», indiquant l'angle de déflexion du tranchant lorsqu'il s'abattait. Par ce mouvement défléchi, les fibres du bois étaient tranchées diagonalement. La technique consistant à faire «glisser» le tranchant horizontalement à chaque coup facilitait le travail de l'ouvrier de plusieurs façons. Premièrement, en coupant les fibres en diagonale, l'ouvrier évitait de les séparer ou de les arracher. Deuxièmement, en donnant au tranchant un mouvement horizontal par rapport à son élan vertical principal, l'outil ne restait pas bloqué dans le bois à la fin de la percussion. Troisièmement, en faisant dévier l'outil lorsqu'il tombait, la main de l'ouvrier poursuivait un mouvement circulaire continu et donc moins violent et plus maîtrisé qu'une action verticale à répétition. Un tel mouvement circulaire est attesté par la plupart des marques d'outil du type «tranchant» observées dans le bois, notamment celles faites par les herminettes, les haches et les planes (couteaux à deux mains) de dégauchissage.

---

<sup>116</sup> A.-D. Fougeroux de Bondaroy, *op. cit.*, pp. 11-12.

On comprend alors mieux l'emploi de la doloire, une hache lourde dont le manche court (environ 45 cm) était parallèle au tranchant. Le doleur, avec sa main droite, tenait le manche près du fer, en serrant l'extrémité du manche entre le coude et la taille. Avec la main gauche, il tenait la douve «en grosserie» devant lui sur une table, debout sur un bord de façon à ce qu'elle présente une de ses faces au tranchant. Une série de six à dix percussions servait à dégauchir la moitié de la face la plus éloignée de l'ouvrier, qui attaquait chaque douve ainsi quatre fois (deux fois par face). Cette opération, qui fixait définitivement l'épaisseur des douves, laissait des chutes de bois importantes. Dans les illustrations de doleurs à l'œuvre, on les voit entourés de copeaux ressemblant à de gigantesques feuilles d'une quarantaine de centimètres de long et d'une dizaine de large (figure 4.4).

Dans les descriptions de la tonnellerie depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, le dolage n'est plus mentionné,<sup>417</sup> le dégauchissage des douves, dit «parage», étant attribué au travail à l'aide d'un couteau à deux mains tiré le long de la douve. La courbe de cet instrument rendait convexe la face externe de la douve et concave la face interne, et les deux faces présentaient alors des courbes parallèles.<sup>418</sup> Bien différente était la section créée par le dolage, qui faisait bomber les faces «en dos-d'âne», en sorte que l'épaisseur des douves au centre dépassait les 16 mm, alors qu'aux bords elle n'était que de 11 à 14 mm.<sup>419</sup> Cette section typique permet de reconnaître le travail de doleur même si les traces d'outillage sont effacées.

La disparition du dolage ne fut qu'un changement parmi plusieurs que vécut l'industrie du bois de tonnellerie. En effet, le métier de doleur, écartelé entre les centres urbains et forestiers, était en déclin constant dans la période 1400-1800. À Bordeaux vers 1420, les officiers de la corporation des doleurs «prenaient» le merrain à son arrivée en ville et en assuraient la conformité aux règlements

---

<sup>417</sup> Y. Ferrant, «Doloire de tonnelier», Archives du Musée des Arts et Traditions Populaires, Ms 77.45, s.d.

<sup>418</sup> K. Kilby, *op. cit.*, pp. 22-23.

<sup>419</sup> A.-D. Fougeroux de Bondaroy, *op. cit.*, p. 13: «Le Tonnelier taille donc en dos-d'âne une des surfaces de son merrain, en abattant de chaque côté sur toute la longueur de sa douve, un peu de son épaisseur, & lui laissant du renflement dans le milieu: c'est cette préparation qu'on appelle *tailler en roue*».

municipaux.<sup>420</sup> Depuis lors, le métier s'exerça davantage dans la forêt, près de la source du merrain<sup>421</sup> et, vers 1565, on peut penser qu'il n'existait presque plus à Bordeaux,<sup>422</sup> car le merrain arrivait généralement «dolé au fin» des régions expéditrices.<sup>423</sup> En rapport immédiat avec les producteurs de merrain, le métier se déplaçait en-dehors des villes en suivant l'éloignement progressif des sources du merrain, se dispersant dans la campagne et tombant sous l'égide des propriétaires forestiers. À l'introduction des scieries à moulin et du débitage «sur le quart», la fente radiale et le dolage furent les premières opérations de tonnellerie soumises à la mécanisation.<sup>424</sup> Dans ce cas la division du travail, conjuguée avec l'extension de l'espace commercial, semble bien avoir conduit à la mécanisation. La disparition des merrandiers et des doleurs accompagnait la mécanisation de la chaîne technique de tonnellerie, entamée au XVII<sup>e</sup> siècle et achevée au XIX<sup>e</sup> sous l'égide, comme l'a remarqué E. Marçil, de l'industrie forestière. Déjà vers 1565, la propriété des matériaux accordait au marchands de merrain un pouvoir indéniable sur plusieurs métiers de tonnellerie.

## 5. Le fléchage des douves

Deux autres opérations nécessitant l'emploi de la doloire mais souvent attribuées aux tonneliers semblent, dans le cas de Red Bay, avoir été acquises aux seuls doleurs. Premièrement, les bords de douve sont «fléchés» afin de créer une silhouette plus large au milieu qu'aux extrémités, à raison de deux ou trois coups portés par un tranchant d'environ 35 cm de long. Les facettes laissées par chaque coup demeurent apparentes, malgré une opération ultérieure visant à donner aux bords une courbe

---

<sup>420</sup> Archives Municipales de Bordeaux, *Registres de la Jurade. Délibérations de 1414 à 1416 et de 1420 à 1422* (Bordeaux: G. Gounouilhou, 1883), pp. 65, 228; E. Goyheneche, *op. cit.*, p. 256; J. Bernard, *op. cit.*, p. 226.

<sup>421</sup> J. Taransaud, *op. cit.*, p. 67.

<sup>422</sup> Cf. ADG, 3E 1374, s.f. (A. Berthet, 1 septembre 1566), la vente de «d'ung couteau à deux mains doleur».

<sup>423</sup> E. Goyeneche, *op. cit.*, p. 256, décrit l'expédition du merrain «apprêté» de Bayonne au XV<sup>e</sup> siècle.

<sup>424</sup> Au XVIII<sup>e</sup> siècle, alors que les objets de l'Ouest français témoignent de la mécanisation du travail des doleurs par l'application de scies verticales, Orléans souffre d'une pénurie de doleurs compétents et capables à s'intégrer à une division industrielle du travail. A.-D. Fougeroux de Bondaroy, *op. cit.*, fo. 11r-v: «Peu d'Ouvriers dolent bien & promptement. Aussi dans les grands ateliers où l'ouvrage se trouve distribué à chaque Ouvrier, on fait grand cas du Doleur. Cet Ouvrier, quand il est bon, gagne jusqu'à quatre ou cinq livres par jour.»

régulière (figure 4.5). Puisque la longueur des facettes correspond à celle du tranchant de la doloire, nous en concluons que ce travail, appelé «fléchage», relevait lui aussi du doleur (figure 4.6).

Grâce à cette opération qui fixait la largeur, les trois dimensions de la douve étaient enfin conformes à la Coutume de Bordeaux. En moyenne, les douves de Red Bay sont 1,12 fois plus large au centre qu'aux extrémités. Toutefois, les proportions des douves individuelles sont inégales, un certain nombre étant même plus large à un bout qu'au milieu. Cette anomalie semble avoir été considérée comme un défaut mineur qui était compensé par le choix des douves avoisinantes.

D'après les descriptions de K. Kilby et de J. Taransaud, qui ne connaissaient pas le métier de doleur, au XX<sup>e</sup> siècle le «fléchage» des douves se déroulait dans un coin de l'atelier du tonnelier urbain.<sup>425</sup> Toutefois, notre conclusion que les douves de Red Bay furent «fléchées» par des doleurs est corroborée par E. Goyeneche qui a conclu, à partir des archives bayonnaises du XV<sup>e</sup> siècle, que les douves expédiées à Bordeaux était à tel point apprêtées que les tonneliers urbains ne faisaient que les assembler.<sup>426</sup> Tout aussi probants sont les inventaires d'outils de tonnelier à Bordeaux vers 1565 qui ne font point mention de doloire.<sup>427</sup> Finalement, l'encyclopédiste Fougeroux de Bondaroy associait le dolage et le fléchage explicitement au même ouvrier.<sup>428</sup> Il semble donc, à l'époque de Red Bay, que les doleurs exécutaient toujours cette opération qui devint plus tard l'apanage des tonneliers urbains.

---

<sup>425</sup> Cf. K. Kilby, *op. cit.*, J. Taransaud, *op. cit.*

<sup>426</sup> E. Goyeneche, *op. cit.*, p. 258: «... la fabrication des tonneaux devait être inexistante ou insignifiante à Bordeaux...; les charpentiers de Bordeaux devaient se limiter à rassembler des douves importées...».

<sup>427</sup> Les plus importants inventaires après décès, ceux de Guilhem Hosten (rue de Médoc, paroisse Saint-Rémy) et de Perrin de Brane (rue de Pugues, paroisse Saint-Rémy), mentionnent pourtant des «haches servant à arrymer navires» et des «haches» non spécifiées. ADG, 3 E 6020, s.f. (F. Faure, 31 août 1568 et 20 juin 1569)

<sup>428</sup> A.-D. Fougeroux de Bondaroy, *op. cit.*, p. 16: «Après avoir dressé la douve[et] taillé ses surfaces, un peu bombé l'une sur [son épaisseur] ou, comme ils s'expriment, l'avoir *tailler en roue*, [et après] avoir aplani l'autre surface de la douve, l'Ouvrier donne sur cette planche, qu'il tient presque perpendiculairement, un coup de doloire, en commençant à emporter du bois vers sa partie moyenne..., & continuant jusqu'à ses extrémités.»

## 6. Le taillage des fonçailles

Les vestiges de Red Bay indiquent une dernière opération effectuée à l'aide d'une sorte de doloire, apparemment plus petite que la première et appelée «taille-fond». Il s'agit du dégauchissage des fonçailles en ébauche de fond circulaire (figure 4.7). Cette opération est traduite par un chanfrein, ou biseau, faisant l'angle entre la face interne et le pourtour du fond, qui réduit le pourtour à une mince arrête destinée à s'encaster dans la rainure appelée «jable». Le chanfrein mesure de 1 à 2 cm de largeur et enlève environ 1 cm de l'épaisseur des fonçailles. Les marques d'«arrêt» et les stries associées au travail à la doloire sont apparentes, même si certaines sont brouillées par une opération ultérieure effectuée à l'aide d'un couteau à deux mains et visant à régulariser le chanfrein et l'arrête. Le fond ainsi chanfreiné dépassait légèrement son diamètre final, qui restait encore à préciser.

Au terme de cette opération, le fond était à l'état d'ébauche avancée, mais son diamètre définitif et sa forme exactement circulaire restaient encore à être précisés par le tonnelier. Cette opération dite de «taillage de fonds» comportait un avantage technique particulier: le chanfrein faisant le pourtour du fond amenuisait le bois à l'endroit où le tonnelier avait à le scier lorsqu'il donnait au fond son diamètre final. Elle éliminait en outre quantité de bois excédentaire, ce qui réduisait le coût du transport et permettait de commercialiser les copeaux. La valeur des chutes de bois issues des opérations de l'abattage de l'arbre au taillage des fonds constituait sans doute une raison importante, du point de vue des marchands de merrain, pour contrôler ces opérations. Près de deux tiers du volume de la grume d'origine étaient éliminés par les merrandiers et les doleurs.

L'instrument privilégié par les tailleurs de fond, appelé «taille-fond», figure sous ce nom dans chacun des cinq inventaires après décès détaillés de charpentiers de barriques et de laboureurs que nous avons retrouvés à Bordeaux vers l'année 1565.<sup>429</sup> Si ces indices tendent à placer le taillage de fonds dans l'atelier du tonnelier, on relève un cas de division du travail entre un tailleur de fond et un tonnelier. Heliot Bonin, «charpentier de barriques» de la paroisse Saint-Projet, promet à Nicolas de

---

<sup>429</sup> ADG, 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 27 juillet 1565), inventaire des biens de Guilhem de Lhomme, sergent ordinaire et charpentier de barriques de Bordeaux, rue du Casse; 3E 6020, s.f. (F. Faure, 23 avril 1566), Jehan Roy, laboureur et vigneron habitant en la palu de Bordeaux; *ibid.*, s.f. (28 mai 1566), Jehannot de Bourg, charpentier de barriques de Bordeaux; *ibid.*, s.f. (31 août 1568), Perrin de Brane, charpentier de barriques de Bordeaux, rue de Médoc; *ibid.*, s.f. (20 juin 1569), Guilhem Hosten, charpentier de barriques de Bordeaux, rue de Peugue.



Brane, «maistre thonnelier», de tailler les fonds de cinquante douzaines de barriques pour la Saint-Jean Baptiste suivante. Le merrain était fourni par de Brane et les outils par Bonin qui pouvait «besogner quand il lui conviendra sans vacquer ailleurs», jusqu'au parachèvement du contrat.<sup>430</sup>

### Les douves à la limite des ateliers forestier et urbain

À ce stade de leur transformation, les douves correspondent à une description recensée dans de dizaines de contrats de vente du merrain. Les vendeurs s'engageaient d'habitude à livrer plusieurs milliers de merrain «bons et marchands, à faire barriques de la jauge de Bourdeaux, garnys de fonsailles et dolés au fin». Sous la plume de certains notaires, l'acte spécifiait que le merrain devait être «sans aubec ni gelif»,<sup>431</sup> «ni puant», «sans gelys», ou encore, qu'il devait être de «bois blanc» ou de «chesne».<sup>432</sup> Ces qualités, qui se rapportaient au travail des merrandiers et les douleurs, devaient être garanties par le vendeur du merrain:

<i>bon et marchand:</i>	conforme à la qualité normalement respectée entre marchands;
<i>millier:</i>	selon les cas, entre 1 060 et 1 400 douves;
<i>garny de fonsaille:</i>	les pièces de fond, au nombre de la moitié de celui des douves;
<i>dolé au fin:</i>	les surfaces dégauchies, les bords fléchis et les fonçailles chanfreinées;
<i>en grosserie:</i>	les douves seulement fendues, non dolées;

<sup>430</sup> ADG, 3E 4790, fo. 268v-269r (J. Dubois, s.d., automne 1565). C'est le seul usage du terme «tonnelier» recensé à Bordeaux en 1565. J. Bernard note la première occurrence du terme dans les années 1540, *op. cit.*, p. 812.

<sup>431</sup> ADG, 3E 11181, s.f. (R. Soteau, 6 janvier et 12 juin 1565).

<sup>432</sup> ADG 3E 7827, fos. 13v-14r et 26v-27v (F. de Lalanne, 26 mars, 4 avril 1565): «meyran garny de fonsaille neuf bon et marchand dollé au fin» et 6 milliers de «meyrain garny de fonsaille dollé au fin, bon et marchand, de la jauge de ceste ville»; 3E 5407, fo. 904r-905r (N. Duprat, 20 juillet 1566): 20 milliers «bon et marchand dolé au fin, garny de fonsaille et de barre, pour foncez et barrer par les deux boutz les barriques qu'en proviendront desdits vingt milliers de merrain».

3E 10382, s.f. (P. Reynaut, 31 janvier et 28 février 1565): 12 milliers «bons et marchands sans aubec dolés au fin, boys sans gelys, de la jauge de Bourdeaux» et «deux milliers de meyran garny dolé au fin bon loyal et marchand sans aubec et boys gellis»; 3E 9850, fo. 342v-344r (N. Payron, 15 novembre 1564): 2 milliers de «meyran tous dollé au fin, garny de fonsaille comme s'appartient, en boys blanc, bon et marchand»; 3E 1372, s.f., (A. Berthet, 7 janvier 1565): «bon et marchand, boys de chesne, en grouseur, pourté et rendu sur le port et havre de ceste ville».

ADG 3E 51963, fo. 24v-25r, s.d. (Legrand, Saint-Émillion, janvier 1597): «demy millier de meran bon boys ny gelez cossonné puant sans aubier qui est bon marchand»

*sans aubec*: l'aubier éliminé;  
*ni gellis, gelifs, gelez*: sans gélivures, ou fentes dans le bois occasionnées par le froid;  
*ni puant*: sans bois de mauvaise odeur;  
*ni cossoné*: sans bois troué par des insectes appelés *cossus*;  
*bois blanc*: chêne sans veines de «bois rouge», considéré comme un défaut;<sup>433</sup>  
*gauge de Bourdeaux*: aux dimensions fixées par la Coutume de Bordeaux.

Prêtes à servir au montage des fûts, les douves et fonçailles étaient expédiées en cet état à Bordeaux.

La division du travail dans l'atelier forestier que les différentes opérations laissent percevoir relevait surtout des propriétaires des forêts. On détecte le souci de réduire autant que possible la dimension des pièces, non seulement afin de réduire le coût du transport,<sup>434</sup> mais aussi de profiter de la vente des chutes qui représentaient, nous l'avons déjà dit, près de deux tiers de la grume d'origine. L'emprise des propriétaires forestiers sur ces premières opérations de tonnellerie est claire, même si les opérations étaient effectuées en conformité avec la Coutume de Bordeaux, qui réglait les dimensions des pièces.

#### 4.2. Bordeaux. Le chai du charpentier de barriques

En 1565, le titre de «tonnelier» s'entendait encore rarement à Bordeaux, son emploi étant réservé aux personnages influents de la communauté de «charpentiers de barriques», comme le disaient les Bordelais.<sup>435</sup> Fait anodin ou signe que les artisans vivaient à l'écart des changements techniques de leur siècle? Les barriques de Red Bay témoignent d'une réduction du nombre d'opérations exécutées par les tonneliers urbains, dont le métier semble avoir été grugé, en amont et en aval, par les métiers forestiers et baleiniers, en plein essor.

---

<sup>433</sup> A.-D. Fougeroux de Bondaroy, *op. cit.*, p. 64. Le même auteur, p. 64, définit «bois blanc» comme «certains bois légers & peu solides, comme le Saule, le Peuplier, le Tremble, le Bouleau &c.» Pourtant, nous retrouvons une référence explicite à une «forest de boys blanc» de laquelle on prenait des «arbres chesnes». ADG, 3E 11181, s.f. (R. Soteau, 18 juillet 1565).

<sup>434</sup> ADG, 6019, fo. 43r-44r (F. Faure, 23 mai 1565): le vendeur assume les frais de «gabarrage».

<sup>435</sup> J. Bernard, *op. cit.*, p. 812; ADG, 3E 4790, fo. 268v-269r (J. Dubois, s.d., automne 1565).

Après l'arrivée des douves et fonçailles à Bordeaux, des artisans les assemblaient selon des techniques classiquement associées à la tonnellerie manuelle. Seuls quelques indices inédits, comme la présence de douves de deuxième qualité, jettent une lumière originale sur les choix que faisait l'artisan confronté à la double nécessité de fournir un produit de qualité et d'en minimiser le coût d'exploitation. Par contre, la division du travail qui ressort de notre étude contraste avec celle qu'a mis évidence l'examen des sources relatives à la tonnellerie du vignoble. À cet égard, l'industrie baleinière imposait une pratique propre qui, déjà vers 1565, éloignait l'atelier urbain des structures artisanales du métier à Bordeaux. La chaîne technique de cet atelier, reconstituée à partir des objets, est présentée dans le tableau 4.3.

Tableau 4.3. L'assemblage des barriques	
Indice archéologique	Opération évoquée
<b>Douves et fonçailles</b>	
1. Forme des bords de douve et de fonçaille	1. «Jointage» à l'aide d'une colombe
<b>Douves</b>	
2. Marques de gradation de longueur	2. Tri de douves selon leur longueur
3. Présence de douves trouées par la chenille <i>cossus</i>	3. Emploi sélectif du bois «cossiné»
4. Face interne écorchée et marques du câble	4. «Cintrage» au feu
5. Morphologie et outillage à la tête de douve	5. «Rognage» à l'aide d'une asse et d'une jable
<b>Fonçailles</b>	
6. Traces de compas, de scie et de plane	6. Finissage des fonds
<b>Barrique assemblée</b>	
7. Trous de bonde et de ventilation	7. «Perçage» à l'aide d'une vrille, taillage de bondes


### 1. Le jointage des douves et des fonçailles.

Le planage des bords de douve et de fonçaille, qui avaient été «fléchés» par le doleur, était la première opération effectuée dans l'atelier du tonnelier et assurait l'étanchéité du joint entre les pièces avoisinantes. L'artisan rabotait les bords, les rendant lisses et légèrement biseautés par une opération appelée «jointage».

Grâce à cette opération, les douves de Red Bay présentent des bords lisses. Le rabotage fut toutefois minime, car on détecte toujours les facettes laissées par le «fléchage». L'angle entre le bord et la face externe, selon L. Ross, varie de 81 à 89 degrés, écart faible qui témoigne de la précision des gestes des ouvriers.<sup>436</sup> Les bords de fonçaille, rabotés à l'aide du même instrument, ont un angle de 88 à 90 degrés par rapport à la face externe des pièces, ce qui faisait bomber légèrement le fond.

Selon les descriptions de tonnellerie depuis les encyclopédistes du XVIII<sup>e</sup> siècle, le «jointage» s'effectuait à l'aide d'un grand rabot stationnaire ayant la forme d'un banc et appelé «colombe». Pendant l'opération, l'artisan passait la douve sur le fer en l'inclinant vers la face interne, à l'angle qu'il jugeait bon.<sup>437</sup> Cet instrument, d'après les inventaires après décès, faisait partie de l'équipement de l'atelier urbain, même si son nom moderne n'était pas encore connu: «Et au chay du bas ladite maison s'est trouvé, premièrement, deux bancs chacun ayant leur fer servant a estat de charpentier...»<sup>438</sup>

## 2. Le tri de douves selon la longueur

Même si les douves correspondent à la longueur spécifiée par la jauge de Bordeaux, certaines portent une marque de tri selon leur longueur. Observées le plus souvent sur les douves de hêtre, ces marques se divisent en quatre types.<sup>439</sup> Une marque ressemblant à un «y» apparaît sur les douves de 88,8 à 90,3 cm de long, alors que celles décrites par L. Ross comme un «x» et comme un «œil» (  ) s'associent indifféremment aux douves de 86,1 à 88,0 cm de long (figures 4.8 et 4.9). Le quatrième type de marque, identifié par Ross comme un simple trait ( / ), n'a pas été retrouvé parmi les objets conservés et nous n'avons pu vérifier s'il correspond à une longueur de douve (tableau 4.4).

---

<sup>436</sup> L. Ross, *op. cit.*, p. 89. Nos mesures confirment celles de Ross, se groupant autour de 86 degrés.

<sup>437</sup> J. Taransaud, *op. cit.*, p. 22.

<sup>438</sup> ADG, 3 E 6020, s.f. (F. Faure, 31 août 1568), inventaire de Perrin de Brane, rue de Médoc.

<sup>439</sup> L. Ross, *op. cit.*, pp. 157-162; C. Bradley, *op. cit.*, pp. 12, 13, 18, 23, 26 et 30.

Ces marques de tri associées surtout aux douves en hêtre attestent l'existence d'une seconde avenue d'approvisionnement en merrain, distincte de celle qui avait produit les douves en chêne. Selon K. Kilby, la seule présence d'une marque signifie que la douve fut jugée de seconde qualité, alors que le style de marque indique la longueur de la douve.<sup>440</sup> Les barriques en hêtre se distinguent aussi sur d'autres points de comparaison; entièrement neuves lors du naufrage, leur capacité est supérieure à celle des futailles en chêne. La provenance des barriques en hêtre demeure inconnue mais, en général, la chaîne technique dont elles témoignent semble moins standardisée que celle qu'exemplifiaient les barriques en chêne.

Style de marque	Barrique	Essence de bois	Longueur (cm)
y	10N3 10N8 16M12 16M17 18N35 18N10 14N3 14N6	hêtre hêtre hêtre hêtre hêtre hêtre chêne hêtre	89,0 à 90,3 89,0 à 90,3 89,8 à 90,1 89,0 à 89,3 88,8 à 90,0 89,0 à 90,0 remise à l'eau remise à l'eau
\	18N10 12M19	hêtre hêtre	remise à l'eau remise à l'eau
x	14M5 - 20* 14M5 - 18, 21 12M5	hêtre chêne hêtre	86,0 à 86,9 86,0 à 86,9 remise à l'eau
ø	10M11 14M5 - 1 à 17, 19 16N10 14N10	chêne et hêtre hêtre hêtre hêtre	86,6 à 87,2 86,1 à 86,9 87,5 à 88,0 remise à l'eau

<sup>440</sup> K. Kilby, *op. cit.*, pp. 73-74: «Experienced men called Sworn Brackers sorted the staves into 'best quality staves' designated and marked appropriately with a Crown, and second best quality staves called 'Brack'. To Brack is literally to plough. At one time the staves that were not up to Crown Standard were 'ploughed' with a scribing tool in the same way that customs officers mark the gauges and contents on spirit casks. The staves were then sorted into ... different lengths...»

À Bordeaux vers 1420, le merrain était inspecté par des «preneurs», officiers de la corporation des douleurs. Archives municipales de Bordeaux, *Registres de la Jurade, Délibérations de 1414 à 1416 et de 1420 à 1422* (Bordeaux: G. Gounouillou, 1883), pp. 65, 228. Cf. E. Goyheneche, *op. cit.*, p. 256 et J. Bernard, *op. cit.*, p. 226.

### 3. «Trois douelles rouges». Des trous d'insecte rebouchés

Selon une pratique normalement défendue, quelques douves défectueuses sont intégrées à nos barriques. Cette interprétation ressort de l'analyse des multiples trous rebouchés qui transpercent certaines douves et fonçailles dans la majorité des barriques de Red Bay. Mesurant de 3 à 10 mm de largeur, les trous sont rebouchés avec des chevilles taillées typiquement de tiges d'aulne (*Alnus sp.*), mais aussi d'orme (*Ulmus sp.*), de saule (*Salix sp.*) et de chêne (*Quercus sp.*).<sup>441</sup> Le nombre relevé dans une barrique est très variable, certains allant jusqu'à 19 dans les douves et à 23 dans les deux fonds (figures 4.10 et 4.11).

Malgré leur apparence similaire, les trous rebouchés ne peuvent tous être attribués à une seule explication. L. Ross a postulé en 1979 qu'ils furent percés soit par des «vers», soit par un «inspecteur» en retirant un échantillon d'huile.<sup>442</sup> La première hypothèse est étayée par l'observation que les trous dans les fonçailles semblent distribués au hasard, quelques-uns se trouvant même dans la zone périphérique chanfreinée. En observant que les «épinettes» bouchant ces derniers furent tranchées lors du taillage du chanfrein, Ross en a déduit qu'elles étaient déjà présentes au moment de la fabrication du fond.<sup>443</sup> Quant à la deuxième hypothèse, Ross s'est basé sur l'impression visuelle, mais non quantifiée, que les trous dans les douves se concentrent près du trou de bonde, dans les zones de la futaille «accessibles» à un inspecteur.

---

<sup>441</sup> L'essence de bois des épinettes aurait pu mettre leur fabrication en relation avec une provenance régionale ou un atelier précis, mais est limitée par un faible échantillonnage. C. Keith et G. Knight, «Identification of wood samples from the Parks Canada underwater archaeological project at Red Bay, Labrador» (Ottawa: Forintek Canada Corp., 1979), reproduit dans L. Ross, *op. cit.*, pp. 268-272:

Pièce	Provenance	Essence	Pièce	Provenance	Essence
12M5-2	douve de bond, chêne	aulne ( <i>Alnus</i> )	18M9-4	douve (de bonde?)	saule ( <i>Salix</i> )
12N1-1	douve sur le quart, chêne	aulne ( <i>Alnus</i> )	18M9-4	douve (de bonde?)	aulne ( <i>Alnus</i> )
12N1-5	douve sur le quart, chêne	saule ( <i>Salix</i> )	18N10-13	douve «du bas», hêtre	aulne ( <i>Alnus</i> )
12N1-5	douve sur le quart, chêne	orme ( <i>Ulmus</i> )	14M20-3	pièce maîtresse de fond	chêne ( <i>Quer.</i> )

<sup>442</sup> L. Ross, *op. cit.*, pp. 141-142.

<sup>443</sup> L. Ross, *op. cit.*, p. 142: «For head pieces [*fonçailles*], small holes appear to be randomly distributed, lying both under and away from the overlying head reinforcement [*barre*]. Many were found near head vent holes [*trous d'aération*], and a few were near or on wood cracks, suggesting that they may have been drilled and pegged in an attempt to stop cracks from extending further into head pieces. One head cant [*chanteau*] (24M 14N10-4) had 20 such holes, many of which lay in areas axed to form inside and outside bevels [*chanfreins*]... Pegs plugging these holes had been in place prior to and during the axing of bevels. This indicates that either the cant was made from a reused head piece which had numerous sample holes, or that cracks and/or worm holes had been drilled and plugged by the cooper in an attempt to salvage a poor quality cant preform.»

Nous avons vérifié la seconde hypothèse de Ross concernant les trous d'inspection dans les douves en quantifiant la distribution des trous rebouchés selon les différentes zones de la surface des barriques. D'abord, nous avons divisé les douves en quatre groupes selon leur position autour de la circonférence de la barrique: la douve de bonde; les 4 douves «du haut», deux de chaque côté de la douve de bonde et donc accessibles à un inspecteur; les 4 douves suivantes de chaque côté, désignées «sur le quart», aussi accessibles; et les douves «du bas», de 6 à 9 par barrique, et qui étaient inaccessibles. Ensuite, nous avons distingué deux zones sur la longueur de la barrique: la zone centrale, ou bouge, qui n'était pas couverte par le cerclage et donc accessible à un inspecteur, et les zones à chaque bout qui étaient couvertes par le cerclage et donc inaccessibles. Le nombre de trous dans chaque zone apparaît au tableau 4.5.

<b>Tableau 4.5. Localisation de trous rebouchés</b>												
«Du haut» = 2 douves de chaque côté de la douve de bonde (4 douves). «Sur le quart» = de la 3 <sup>e</sup> à la 6 <sup>e</sup> douve du bonde, chaque côté (8 douves).												
«Du bas» = de la 7 <sup>e</sup> à douve opposée à la bonde, chaque côté (6 à 9 douves).												
«Fond A» = 4,5 fonçailles récupérées en moyenne. «Fond B» = 3,0 fonçailles récupérées en moyenne.												
Barrique et «état» (cf. chapitre 3.2) H = hêtre	«de bonde» (1)		«du haut» (4)		«sur le quart» (8)		«du bas» (6 à 9)		Fond «A» (4,5)	Fond «B» (3)		
	bouge	cerclage	bouge	cerclage	bouge	cerclage	bouge	cerclage				
10N3	H	neuf	0	0	0	0	0	0	0	0		
10N8	H	neuf	0	0	0	0	1	0	0	0		
18N35	H	neuf	0	0	0	0	1	0	0	4		
14M20		neuf	2	3	2	0	5	0	5	7*		
16M17		neuf	0	0	0	0	1	0	11	0		
16N15		neuf	1	0	1	0	0	0	5	0		
16N17		neuf	1	3	4	2	6	0	4	-		
12N20		réparé	0	0	2	0	0	0	9	2		
14M7		réparé	2	0	2	0	0	0	5	2		
14M9		réparé	4	0	2	0	13	0	1	9		
16N18		réparé	1	0	2	0	2	0	7	3		
18N33		réparé	0	1	0	1	0	0	1	1		
18N34		réparé	1	0	2	0	0	0	2	6		
14M5		rebâti	1	0	0	0	0	0	1	1		
14M16		rebâti	1	0	3	0	3	0	4	2		
14M25		rebâti	3	0	0	0	8	0	1	4		
14M29		rebâti	1	5	0	0	5	0	17	6		
14M30		rebâti	0	4	0	2	5	0	5	0		
14N12		rebâti	5	0	7	0	2	0	4	-		
14N26		rebâti	1	0	0	0	1	1	6	1		
14N28		rebâti	2	2	2	0	3	0	0	6		
16L7		rebâti	4	1	3	3	3	0	2	10		
16M14		rebâti	2	0	0	0	3	0	3	3		
16N23		rebâti	1	0	1	0	4	0	7	0		
16N26		rebâti	3	3	1	0	5	0	3	7		
<b>Total</b>			<b>36</b>	<b>22</b>	<b>41</b>	<b>8</b>	<b>71</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>104</b>	<b>74</b>
<b>Moyenne par douve</b>			<b>1,44</b>	<b>0,88</b>	<b>0,41</b>	<b>0,08</b>	<b>0,36</b>	<b>0,01</b>	<b>0,04</b>	<b>0,02</b>	<b>0,92</b>	<b>0,99</b>

En comparant les moyennes par douve dans la zone du «bouge», l'impression visuelle de Ross d'une concentration près du trou de bonde est immédiatement confirmée. Du «haut» au «bas», le nombre de trous par douve va en diminuant à mesure que les douves deviennent moins accessibles à l'inspecteur. Un certain nombre des trous rebouchés servaient donc à l'inspection de l'huile, phase ultérieure de la vie de nos barriques.

Toutefois, lorsqu'on regarde seulement la zone couverte par le «cerclage», inaccessible à un inspecteur, on note que 22 des 35 trous localisés ici se trouvent dans les seules douves de bonde. Cette observation serait expliquée par l'usage ancien concernant l'emploi du bois de moindre qualité, parfois appelé «bois rouge», parfois dit «cossiné». En effet, ces deux défauts étaient bien connus au XVI<sup>e</sup> siècle, étant régulièrement proscrits dans les contrats de fabrication par la formule consacrée «sans aubier ni bois rouge ni cossiné». «Bois rouge» désignait le chêne décoloré par un début de pourriture qui pouvait se communiquer au contenu de la barrique.<sup>444</sup> De plus, le bois rouge, tout comme l'aubier, était susceptible de «se cossiner»,<sup>445</sup> c'est-à-dire qu'il était vulnérable à l'attaque du gâte-bois, la chenille du *cosusus*, qui perçait des galeries dans le bois.<sup>446</sup> Ces galeries provoquaient des fuites appelées «artuisions»<sup>447</sup> que l'on bouchait de tiges parfois appelées «épinettes».<sup>448</sup> Malgré la proscription de ces défauts, A.-D. Fougeroux de Bondaroy remarquait vers 1763 qu'ils étaient tolérés dans certains cas:<sup>449</sup>

---

<sup>444</sup> A.-D. Fougeroux de Bondaroy, *op. cit.*, p. 64: «Bois rouges. Bois sur lesquels on aperçoit des veines différemment colorées, & qui indiquent un dépérissement de qualité.» *Ibid.*, p. 9: «... ce bois peut donner une mauvaise qualité au vin... On tolère seulement la doelle de bondon.»

<sup>445</sup> A.-D. Fougeroux de Bondaroy, *op. cit.*, pp. 9-10: «On croit que [le bois rouge] est plus commun dans les bois abattus en retour... Quand le bois l'est à un certain point, non-seulement il laisse perdre le vin; mais il est encore très-sujet à se cossiner...» *Ibid.*, p. 8: «Le merrain & le traversin doivent être pris dans le bois... dont on a soustrait l'aubour; autrement les douves qu'on en formeroit, seroient sujettes à se cossiner...»

<sup>446</sup> Le *cosusus* appartient à la famille des lépidoptères, insectes volants dont font partie les papillons.

<sup>447</sup> A.-D. Fougeroux de Bondaroy, *op. cit.*, pp. 35-36: «Si ces trous se trouvent avoir été cachés sous des cercles, & que le vin se perd par cette ouverture, le propriétaire peut tenter un procès au Tonnelier, que est condamné à payer les dommages qu'ils a occasionnés par une négligence qu'il est impossible de reconnoître. Si le Tonnelier a négligé de boucher les *artuisions* à d'autres endroits visibles, c'est à l'acquéreur à y remédier.»

Un *artuison* était vraisemblablement mi *pertuison* mi puits artésien.

<sup>448</sup> J. Taransaud, *op. cit.*, p. 137.

<sup>449</sup> A.-D. Fougeroux de Bondaroy, *op. cit.*, pp. 26-27.



«...ordinairement celui qui est chargé de faire le trou du bondon, choisit la douve la plus large & la plus mauvaise. Les deux douves qui accompagnent celle-ci, peuvent même être défectueuses: pourvu qu'il ne s'y rencontre pas de trou ni de fentes qui puissent permettre au vin de se perdre en roulant le tonneau, on ne peut faire aucun reproche au Tonnelier.

L'usage a permis au Tonnelier d'employer ces trois douves défectueuses, parce qu'elles sont toujours destinées à former la partie supérieure du tonneau lorsqu'il est en place dans une cave. Ainsi les douves, ou ne porteront pas contre le vin, ou quand elles y porteroient, le vin n'agissant point sur elles par son propre poids comme sur les autres, le bois de ces douves moins parfait, ne laissera pas perdre la liqueur. Tout bois de chêne, même celui que l'on nomme *Bois rouge* ou *vergeté*, pourvu qu'il ne puisse pas communiquer de mauvais goût au vin, peut être employé pour en former ces trois douves; & le Tonnelier peut livrer ainsi son tonneau.»

Nous recensons cette pratique exceptionnelle à Bordeaux vers 1565, lorsqu'un marchand commandant des barriques neuves demanda aux tonneliers de mettre «troys douelles rouges à chacune des barriques» et s'engagea lui-même à fournir les douves rouges.<sup>450</sup>

Les trous notés sous les cercles dans la douve de bonde, sans doute percés par des chenilles de *cossus*, trahissent donc l'emploi du bois défectueux dans la douve de bonde et, parfois, dans d'autres douves «du haut» qui n'étaient pas en contact avec l'huile. Avant d'assembler la barrique, les tonneliers auraient rebouché ces trous ainsi que ceux qu'ils repéraient dans des fonçailles. Rarement toléré pour les barriques de vin au XVI<sup>e</sup> siècle, le bois de deuxième qualité avait donc une place dans les barriques d'huile de baleine, à condition qu'il ne touche pas à l'huile.

---

<sup>450</sup> ADG, 3E 11188, s.f. (R. Soteau, 9 mars 1566), engagement de Rollet Ferand et Lambert Forrain, de la paroisse Saint-Michel, par Aymond de Fontanyer [charpentier de barriques] au nom de Pierre de Myremont, marchand et bourgeois de Bordeaux, pour convertir 2 milliers de merrain en barriques de la jauge de Bordeaux.

Cf. ADG, 3E 5418, fo. 205v-206r (N. Duprat, 14 février 1578), attestation d'avarie d'une pipe de morue parée, trouvée «pourrie et gâtée» à l'endroit de deux ou trois douves.

#### 4. Le montage du fût.

Opération brève mais spectaculaire, le montage des douves constitue le tour de force du tonnelier.<sup>451</sup> L'artisan, choisissant parmi ses douves préparées, en établit un groupe en les étalant, bord à bord, sur une table jusqu'à ce que la largeur totale aux bouges corresponde à la circonférence requise. Il ajoute ou enlève les derniers centimètres, le cas échéant, en changeant une douve.

Prenant ensuite un «cercle de moule», du diamètre des extrémités d'une barrique, le tonnelier dispose les douves une à une autour de l'intérieur du cercle, les tenant debout en ébauche de futaille. Retenues seulement par l'extrémité du haut, les douves s'évasent vers le bas en raison de leur renflement au bouge. Plus bas, elles s'écartent les unes des autres (figure 4.12). L'artisan solidifie ensuite cette «coque» en chassant plusieurs cercles autour de la partie supérieure.

Pour faire incurver et joindre l'extrémité inférieure des douves, un petit feu placé à l'intérieur de la coque chauffe le bois pendant que le câble d'un treuil «cintre» la moitié inférieure des douves. La chaleur permet de ployer les douves sans casser les fibres du bois et, après une vingtaine de minutes, la courbe du bois est fixée définitivement. D'autres cercles sont ensuite chassés sur l'extrémité inférieure de la coque.

\*\*\*\*\*

Plusieurs indices se rapportent à la sélection et au montage des douves. On remarque qu'une attention particulière fut prêtée au choix de la douve de bonde, qui est souvent la plus grande de la barrique. En moyenne, les douves de bonde mesurent 11,64 cm de large, les autres douves, 10,94 cm. Quant à l'épaisseur, les douves de bonde atteignent 1,80 cm en moyenne, les autres, 1,73 cm.<sup>452</sup>

---

<sup>451</sup> J. Taransaud, *op. cit.*, pp. 24-25; K. Kilby, *op. cit.*, pp. 24-28; A.-D. Fougeroux de Bondaroy, *op. cit.*, pp. 17-20.

<sup>452</sup> L. Ross, *op. cit.*, p. 95. La taille compense-t-elle la qualité douteuse? «...celui qui est chargé de faire le trou du bondon, choisit la douve la plus large & la plus mauvaise.» A.-D. Fougeroux de Bondaroy, *op. cit.*, p. 26.

Un autre vestige du montage des barriques est la marque de pression laissée par le câble du treuil au moment du cintrage.<sup>453</sup> Il est possible de distinguer cette cicatrice parmi les empreintes laissées par les cercles puisqu'elle n'est pas à une distance égale de l'extrémité des douves, gondolant vers le bouge en faisant le tour de la barrique; par endroits, le câble a cassé les fibres du bois. Parfois, la cicatrice du treuil est double, indiquant un deuxième montage de la barrique (figures 4.13 et 4.14).

Troisième indice: quelques douves isolées apparaissent comme écorchées à l'intérieur par un feu trop ardent (figure 4.15). La rareté des brûlures indiquent sûrement une volonté d'éviter cet effet qui, peut-être, influait sur la qualité de l'huile. Comme de fait, une douve de remplacement noircie sur la face interne fut ensuite excavée à l'aide d'une herminette afin d'ôter le bois carbonisé (figure 4.16).

Toutefois, aucune référence archivistique relative au chauffage des barriques n'a été identifiée. Seuls les ouvrages modernes mentionnent l'emploi d'une sorte de brasero de tôle chargé de copeaux brûlants, sur lequel la coque est posée pendant son «chauffage» et son «cintrage».<sup>454</sup> Il semble, selon A.-D. Fougeroux de Bondaroy en 1763, que ce chauffage était facultatif:

Quelquefois pour faire revenir les douves plus facilement, & pour empêcher le bois de se casser, en lui faisant prendre la courbe que l'on veut donner au tonneau, on brûle des copeaux dans le fût. La chaleur attendrit le bois: il devient plus souple, & obéit mieux au bâtissoir.

Les Tonneliers ont l'attention d'exécuter cette opération dans un endroit éloigné de celui où ils travaillent ordinairement, pour que le feu ne se communique point aux copeaux secs, ou à d'autres bois qui pourroient donner lieu à un incendie.<sup>455</sup>

Nous pensons que les barriques de Red Bay n'étaient chauffées qu'exceptionnellement, car les traces de brûlures sont très rares et limitées à quelques douves de remplacement. La relative minceur des

---

<sup>453</sup> L. Ross, *op. cit.*, pp. 94, 97.

<sup>454</sup> A.-D. Fougeroux de Bondaroy se passe de l'instrument (*op. cit.*, p. 19: «...on brûle des copeaux dans le fût.») que J. Taransaud appelle «chaufferette» (*op. cit.*, p. 24). Paulin-Désormaux, *op. cit.*, p. 190, ne le nomme pas, mais A. Renard, *op. cit.*, p. 173, décrit la confection d'un brasero ou tôle à partir d'un «bidon vide de carbure de calcium» procuré «chez le premier droguiste venu»; R. Brunet, *op. cit.*, p. 94, reprend «brasero» et «tôle». Les inventaires bordelais contiennent quelques termes mystérieux qui pourroient désigner cet instrument: bonnet; durbedyne [enbedyne?]; marre; bedeuchet. ADG, 3E 6090, s.f. (F. Faure, 31 août 1568).

<sup>455</sup> A.-D. Fougeroux de Bondaroy, *op. cit.*, pp. 19-20.

douves aurait vraisemblablement permis au tonnelier de les recourber sans avoir recours au chauffage, mais aussi, l'emploi du merrain non séché, qui se travaillait plus aisément, peut être relié à l'absence de bois carbonisé. Les contrats d'achat de merrain et de fabrication de barriques s'enchaînent si étroitement qu'on doit en conclure que le stockage du merrain n'était pas une pratique courante au XVI<sup>e</sup> siècle.<sup>456</sup>

Selon les inventaires après décès, les instruments de montage étaient manifestement au cœur de la vie des tonneliers urbains. Ces documents, qui énumèrent les biens du défunt retrouvés dans chaque pièce de la maison et ses dépendances, révèlent que le tonnelier rangeait ses outils de montage dans pratiquement n'importe quelle pièce de sa demeure (tableau 4.6). Selon l'individu, les outils se trouvaient dans le chai attaché à la maison, dans une chambre du haut de la maison «en derrière», dans la chambre du devant ou dans un «barricot long» près de la porte de devant. Nous retrouvons une «rode», ou treuil à cintrer appelé «bâtissoir» au XVIII<sup>e</sup> siècle, ainsi que son câble de rechange et un «tour de meule», équivalent du «cercle de moule» employé pour mettre debout les douves dans un cercle de circonférence réglementaire.<sup>457</sup>

## 5. Le rognage.

À ce moment, la futaille ayant pris corps et forme, l'ouvrier procédait à l'opération suivante, appelée «rognage», qui consistait à dresser les extrémités de la coque pour l'insertion des fonds. Les traces d'outillage associées à cette opération se trouvent sur la face intérieure des douves, couvrant une distance de 8 à 12 cm de chaque bout. L'artisan, travaillant autour de la circonférence interne de la

---

<sup>456</sup> Il est possible que le séchage contrôlé soit le résultat des économies de grande échelle dans le commerce du bois, qui enlevaient la possibilité de contrôler la qualité du bois depuis la forêt. Dans la construction navale, l'approvisionnement du bois était réinventé par les chantiers royaux qui achetaient des arbres entiers et stockaient du bois pendant des années, alors que dans les chantiers «privés», les arbres étaient achetés à l'automne, préparés dans la forêt à l'hiver et mis en œuvre au printemps. B. Loewen, *The Red Bay ship and Biscayan shipbuilding in the 16th century* (Ottawa: Parcs Canada, rapport déposé 1995).

<sup>457</sup> ADG, 3E 6020, s.f. (F. Faure, 31 août 1568 et 20 juin 1569). Ce terme fait écho à un terme portugais pour l'étalon de jauge réglant la circonférence d'une futaille à son extrémité, *mola*; F.-P. Langhans, *op. cit.*, II, pp. 691-719. K. Kilby, *op. cit.*, p. 28, l'appelle «truss hoop» et narre l'histoire d'un tonnelier qui quitta l'atelier en furie après que son cercle de moule ait flanché à un moment critique.

coque (figure 4.17), y avait laissé les traces de deux outils: une herminette à manche court et fortement recourbée appelée «asse», et une sorte de plane appelée «jabloire». Les marques de l'asse se trouvent dans trois zones parallèles autour du fût nommées «pas d'asse», «chanfrein» et «bout» des douves. Les traces de la jabloire se trouvent dans la rainure appelée «jable», dans laquelle le fond vient s'encaster (figure 4.18).

Le «pas d'asse», la zone la plus près du bouge, possède une surface concave qui reflète la courbure de l'asse. On y distingue encore les marques d'«arrêt» et les stries. Les premières sont orientées à environ 15 à 20 degrés par rapport aux fibres du bois, et les stries laissées par le passage du tranchant sont perpendiculaires aux marques d'«arrêt». L'asse aurait mesuré au moins 12 cm de large, d'après la longueur maximale des marques d'«arrêt». Les marques s'ensuivent autour de la coque en sens inverse des aiguilles d'une montre (sauf sur certaines douves de remplacement), au rythme d'un coup tous les 2 à 8 cm. Cette opération, qui réduisait l'épaisseur des douves à environ 10 mm dans la zone touchée, avait comme but de régulariser l'intérieur de la coque à l'endroit où le jable serait taillé (figure 4.19).

Ensuite, toujours avec le même instrument, le tonnelier sculptait le «chanfrein», une zone de 1 à 2 cm de large entre le «pas d'asse» et l'extrémité des douves, en répétant la technique du «pas d'asse». L'angle du chanfrein, par rapport à la face externe des douves, varie de 18 à 59 degrés, mais tombe typiquement entre 34 et 38 degrés. Enfin, les bouts de douve sont régularisés apparemment avec le même outil, faisant une arête de 1 à 3 mm d'épaisseur.

Le jable a un profil carré, d'une largeur et d'une profondeur d'environ 3 mm, les variations étant attribuables tantôt à la pression d'un trop grand fond, tantôt à l'érosion des surfaces avoisinantes (figure 4.20).<sup>458</sup> La distance entre le jable et le bout de la douve, la zone appelé le «fistiau», mesure de 28 à 54 mm.<sup>459</sup> Les «fistiaux» des douves en chêne présentent la plus grande variabilité alors que les douves en hêtre ont un «fistiau» très régulier mais relativement long, de 45 à 47 mm. Le «fistiaux» varie entre les deux bouts d'une barrique, indiquant que la position du fer dans la jabloire fut ajustée

---

<sup>458</sup> K. Shackelford, *op. cit.* et R. Hulst, *op. cit.* discutent des profils différents du fer: carré ou pointu.

<sup>459</sup> Ross, *op. cit.*, p. 94, a calculé un écart moyen de 42,4 à 43,4 mm.

entre les deux opérations. Cette observation s'explique par la nécessité de prévoir la jauge des futailles. Sans doute, l'artisan établit la contenance juste de la futaille à l'aide d'une sorte de grand compas, appelé *diagonals* en anglais, dont la longueur des branches était ajustée en fonction de la contenance requise de la barrique (figure 4.21).<sup>460</sup> Après avoir taillé un jable, l'artisan y posait l'une des pointes du compas et plaçant la charnière contre la paroi opposée, à l'endroit où il fallait percer le trou de bonde. La seconde pointe tombait là où l'artisan allait tailler le deuxième jable, indiquant donc la longueur du «fistiau».

Les inventaires après décès de tonneliers contiennent quelques instruments qui se rapportent aux opérations de rognage. Les asses de différentes tailles sont mentionnées, mais, curieusement, aucune jabloire n'y est retrouvée. Vraisemblablement, le nom donné par les Bordelais au XVI<sup>e</sup> siècle est aujourd'hui oublié et l'instrument pourrait être désigné par l'un des noms obscurs que nous ne pouvons identifier: une *fergrade*, des *jasses*, des *manes*, une *maudussane*, une *bedyne*, un *bedeuchet*, des *faraines*. On reconnaît toutefois le *roingnedeys* (rogne-dais), appelé «selle à rogner» ou «basset» dans les textes modernes. Ce bâti solide portait la barrique en surélevant l'une de ses extrémités afin qu'elle offre un meilleur angle à l'ouvrier lorsqu'il exécutait les opérations difficiles de rognage.<sup>461</sup>

Les opérations de «rognage» généraient des quantités de copeaux, ou «rognures», dont la propriété fut souvent l'objet d'une modalité particulière dans les contrats notariés. Dans un cas, les deux ouvriers gardaient les deux tiers des rognures, laissant l'autre tiers aux propriétaires du merrain qui étaient aussi les commanditaires des barriques.<sup>462</sup> Dans le deuxième cas, le marchand gardait

---

<sup>460</sup> K. Kilby, *op. cit.*, p. 34: «...Before the cooper cuts his second groove he usually checks the cask's potential capacity with his diagonals. These are two lengths of wood or metal, hinged and fitted into the cask... from three or four different angles. By the extent to which it fall into the cask the cooper can estimate its capacity...»

<sup>461</sup> J. Taransaud, *op. cit.*, p. 149.

<sup>462</sup> ADG, 3E 5403, fol.876v-877v (N. Duprat, 24 février 1565). Entente entre Héliot Guichard et Bernard Routy, maîtres charpentiers de barriques habitant Bordeaux, d'une part, et Godin Greal et Nicolas de Boulon, facteurs de Jehan de Jehan, bourgeois et marchand de Bordeaux, d'autre part, pour convertir le nombre de 15 milliers de merrain en barriques bonnes et marchandes de la jauge de Bordeaux. Les charpentiers seront tenus de couvrir les barriques d'aulan, de les fermer et les barrer par les deux bouts et «celles bien et duement faire sans y mettre bois puant pourry cousonne et sans aube» et de terminer leur travail d'ici la fin du mois de mai prochain. Ils devront également rabattre les barriques lors des prochaines vendanges. Greal et Boulon fourniront les «merains dole au fin, fonsaille, barre, codre, visme et autres estoffes...» Deux tiers des rognures provenant du merrain resteront aux charpentier et l'autre tiers aux Greal et Boulon.

toutes les rognures,<sup>463</sup> alors que dans un troisième, les charpentiers de barriques y avaient droit ainsi qu'aux «escoppeaux».<sup>464</sup> Une dernière entente précise que «les rognures de daulle (douelle) et fonçaille» revenaient au marchand, alors que «les autres esclapotz, sauf les cercles corompuz» allaient au charpentier.<sup>465</sup> Chaque sorte de copeau avait donc son nom propre et leur valeur marchande était suffisante pour que les ouvriers et les propriétaires se les disputent et que les notaires donnent un sens juridique à chaque terme. Ces ententes soulignent l'importance accordée à la possession des matériaux de tonnellerie, tant par les marchands que par les tonneliers.

## 6. Le finissage des fonds

Il fallait maintenant finir les fonds. Dans leur position *in situ*, les fonçailles étaient orientées verticalement. Les fonds sont typiquement composés de cinq pièces appelées, à partir de la pièce centrale, «pièce maîtresse», «aisselle» et «chanteaux», et ne sont reliées par aucun goujon (figures 4.22

---

<sup>463</sup> ADG 3E 6359, s.f. (M. Galliot, 12 août 1567). Promesse par Jehan de la Puyade, charpentier de barriques de la paroisse Saint-Éloys de Bordeaux, à Estienne du Burg, citoyen et bourgeois de Bordeaux, «de convertir et employer comme bon mestayer pour ledit du Burg dedans le jour de la Nativité [et] Saint-Jean-Baptiste prochainement venant le nombre de quatre milliers de meyrain bon dole et marchand en barriques de la gauje de ceste ville bien et duement faictes selon la coustume en luy fournissant dedans ledit temps par ledit Du Burg ledit meyrain et toutes autres estoffes necessaires ainsy quil en aura besoing, lesquelles barriques ledit la Puyade sera tenu faire au dedans le porge ou cymetiere de lesglise St Eloy de ladite ville de Bordeaux icelles venir barrer et les rabattre sy elles en ont besoing auparavant les prochaines vendanges lors qu'il par ledit Du Burg il en sera requiz [# et pour ce faire fournira ledit de la Puyade de chevilles obve(?) touteffoys que les rogneures desdits quatre milliers de meyrains luy demeureront] neanmoing sera ledit la Puyade suyvnt ladite coustume aux failles s'il s'en trouve desdites barriques...»

<sup>464</sup> ADG 3E, 11183 (R. Soteau, 21 avril 1565). Promesse par Guilhem de la Poyade et Jehan Mercier, maîtres charpentiers de barriques de la paroisse Saint Eloys de Bordeaux, à Jehan de Loys, de la paroisse de Sainte Croix du Mont, de convertir 4 milliers de merrains en barriques bonnes et marchandes de la jauge de Bordeaux. De Loys a donné «les douelles desdits quatre milliers» et promet de livrer «la couldre, freches et visme pour faire lesdites barricques» dans trois semaines. Les charpentiers seront tenus de livrer les barriques au chai d'Estienne du Burg, en la grande rue Sainte Croix. Les rognures et «escoppeaux» demeureront aux charpentiers.

<sup>465</sup> ADG, 3E 6359 (M. Galliot, 3 mai 1565). Promesse par Jehan du Boscau, maître charpentier de barriques de Bordeaux, à Jehan Carriere, et à un dénommé de Guichanner, marchands [de Bordeaux?], pour convertir et employer en barriques bien et dûment «à la cognoissance des gens cy près», 12 milliers ou environ de merrains «dole au fin». Les acheteurs fourniront les merrains, fonçailles barrées, coudres et vimes nécessaires et le travail devra être effectué dans le chai de Carriere. Le travail doit être fait d'ici la Saint-Jean-Baptiste et le maître charpentier ne pourra pas travailler ailleurs jusqu'à ce que la besogne soit parachevée. Et «demeureront les rogneures de daulles et fonçailles audit Carriere et de Guichanner et des autres esclapotz sauf les sercles coropuz servant audit maître et s'il se trouve y avoir faulte aux barriques ils y seront selon la coustume».

et 4.23). Autour de la circonférence, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, les fonds sont garnis d'un chanfrein, ou «biseau», qui se termine en un bord mince appelé «arrête» et s'encastre ainsi dans le jable (figure 4.24). Observé sur tous les fonds, le chanfrein interne est plus prononcé que celui du côté externe qui, d'ailleurs, ne figure que sur 85% des fonds; ainsi, l'arrête s'approche davantage de la face externe.<sup>466</sup> La largeur du biseau interne varie de 1 à 2 cm, soit deux fois plus que le biseau externe. L'angle du biseau interne, par rapport aux faces de la pièce, est d'environ 30 à 40 degrés et celui du biseau externe, de 10 à 20 degrés.

Les traces de finissage sur le biseau interne indiquent l'emploi d'un couteau à deux mains qui a enlevé les irrégularités laissées par l'instrument précédent, sans toutefois oblitérer les traces du taille-fond. Le biseau externe, lui, présente des seules traces de plane, sans indication du travail de la doloire.

Au centre de la face externe du fond, on observe souvent l'empreinte de la pointe d'un compas, ressemblant à des piqûres d'épingle. Parfois deux ou même trois pointes se trouvent à proximité, indiquant que le tonnelier avait trouvé en tâtonnant le centre des pièces semi-façonnées. Sur un fond, on peut voir le trait laissé par la pointe mobile du compas dans la zone du chanfrein lors d'une première tentative de traçage de la circonférence (figure 4.25). Ainsi on apprend que le traçage définitif de la circonférence du fond avait lieu au cours d'une opération distincte et ultérieure par rapport au taillage des chanfreins. Le tonnelier, constatant qu'il avait mal centré son compas, avait retracé la circonférence à partir d'un second point, mieux centré cette fois-ci. La distance entre les deux empreintes laissées au centre du fond par le point fixe du compas est exactement égale à celle entre le premier trait circulaire et le rebord.

L'arrête, qui mesure de 1 à 5 mm d'épaisseur, porte les traces soit d'une scie, soit d'une hache. Si l'érosion de l'arrête sur les pièces que nous avons étudiées nous a empêché d'analyser ces traces, L. Ross, de son côté, a observé les marques de haches sur les chateaux, et les traces de scie et de hache sur les aisselles et les pièces maîtresses.<sup>467</sup> Nous croyons que cette distinction se rapporte

---

<sup>466</sup> L. Ross, *op. cit.*, p. 113.

<sup>467</sup> L. Ross, *op. cit.*, p. 113.



au fait que nombre de chateaux sont des pièces de rechange et ne reflètent pas la technique initiale de fabrication.

Les instruments pour finir les fonds se retrouvaient couramment chez les tonneliers bordelais. Perrin de Brane possédait non moins de sept compas: un «compas de fer», deux «compas de cube, l'un grand et l'autre petit», et cinq «compas tant grans que petit». En revanche, un seul fut trouvé dans l'atelier de son collègue Guilhem Hosten (tableau 4.6). L'inventaire de Brane comptait aussi un «feulleret», ou scie à chantourner, employé pour scier le pourtour du fond qui était alors tenu dans un «paire de seyres» ou un «cantheau seyre». Nous y remarquons aussi une «garloppe», ou varlope, grand rabot employé pour dresser les pièces de fond, ainsi qu'un «couteau à deux manches», dont nous avons observé les traces sur les chanfreins. Cet équipement spécialisé, et la capacité professionnelle de s'en servir, semblent avoir constitué la base de l'autonomie professionnelle de ces artisans.

## 7. Les perçages

Les barriques de Red Bay témoignent d'une dernière opération, le perçage de trois sortes de trous: trous de bonde, trous d'aération pour laisser évacuer l'air lors du remplissage de la futaille et trous dans le «fistean» servant à cheviller une «barre» de renfort à travers les fonçailles (figure 4.26). Cette opération signalait le parachèvement du travail du tonnelier.

Les trous de bonde, situés au milieu des douves de bonde, ont un diamètre allant de 38 à 65 cm (67% varient entre 47 et 58 cm). Cette mesure est le diamètre à la face externe de la douve; celui de la face interne est moindre. Les diamètres inégaux et la forme évasée du trou sont des caractéristiques d'un perçage effectué à l'aide d'une «losse» ou «bondonnière», tarière ayant un profil conique et produisant donc un trou qui s'élargit à mesure que la mèche s'enfonce.<sup>468</sup>

---

<sup>468</sup> J. Taransaud, *op. cit.*, p. 128.

Des trous d'aération, servant à laisser entrer ou échapper l'air pendant le vidage ou le remplissage de la barrique, se trouvent soit dans la douve de bonde, non loin de la bonde elle-même, soit dans un fond, du côté de la douve de bonde. Ces perçages mesurent de 13 à 36 mm de diamètre et présentent, eux aussi, un diamètre évasé vers l'extérieur. Probablement percés à l'aide du même outil que les trous de bonde, les trous de ventilation semblent avoir été laissés ouverts jusqu'à l'entonnaison de l'huile au Labrador.

Les trous dans le «fistean» servent à tenir une pièce de fond appelée «barre» qui traverse les fonçailles horizontalement. La barre, souvent fabriquée d'une vieille fonçaille, est plus courte que le diamètre du fond, ses bouts arrivant à environ 1 cm des fisteaux. Les bouts sont chanfreinés sur la face externe à l'aide d'un taille-fond (figure 4.27), afin d'épouser trois à cinq chevilles transperçant le «fistean». Celles-ci se trouvent dans des trous de 8 à 10 mm de diamètre, pratiqués à l'aide d'une vrille, ou «barroir», à l'endroit où le fistean est à son plus épais. Quant aux chevilles, elles sont faites d'aulne fendu (*Alnus spp.*), mesurent de 6 à 9 cm de long et furent enfoncées du côté de l'intérieur du fistean à lourds coups de masse qui désagrègèrent parfois les fibres du bois (figure 4.28). La formule «barree par les deux bouts» dans les contrats de fabrication se réfère aux barres ainsi installées.<sup>469</sup>

Des perceurs de tailles différentes se trouvaient dans les ateliers de charpentier de barriques à Bordeaux. Appelés «bedilles» (villes) et «gibelynes» dans le langage gascon qui colorait le vocabulaire des tonneliers bordelais, ces instruments semblent avoir toujours été présents dans le chai du tonnelier.

---

<sup>469</sup> Signalons aussi un contrat pour l'achat de trente milliers de barres, assez pour 15 000 futailles. ADG, 3E 6019, 86r-87r (F. Faure, 14 août 1566). Vente par deux laboureurs d'Entre-Deux-Mers à Sire Jehan de Biarrotte, marchand et jurat de Bordeaux, de «trente milliers de barres a barrer vin», à livrer «sur le quay des Chartreux», moitié à Noel, moitié «dans le jour et feste de la Chambeliere (?)». Si les vendeurs acquièrent d'autres barres «du Bouscaige siz en la paroisse de Baurechx, ils sont tenus de les vendre au même prix.

## La réduction du travail dans les tonnelleres urbaines

Au terme des opérations effectuées dans la tonnellerie urbaine, la barrique destinée à l'usage de l'huile de baleine était démontée et mise «en botte» afin d'être expédiée aux ports basques. C'était là la plus grande distinction avec une barrique vinicole qui aurait été plutôt montée, cerclée et livrée. Des dizaines de contrats à Bordeaux énumèrent les qualités d'une barrique à vin achevée, que nous pouvons comparer aux barriques de Red Bay à cette étape de la chaîne technique. Plusieurs contrats mentionnent les qualités suivantes:

<i>douzaine</i>	12 barriques
<i>bonnes et marchandes</i>	conformes aux normes commerciales
<i>couvertes d'aulan</i>	cerclées de noisetier
<i>foncées et barrées par les deux bouts</i>	les fonds installés, y compris les barres
<i>bon bois sec</i>	bois séché
<i>sans tare</i>	sans défaut qui aurait réduit la valeur
<i>ni aubec</i>	l'aubier éliminé des douves
<i>ni bois rouge</i>	sans bois d'arbres vieillissants dits «au retour»
<i>ni coussonné</i>	sans <i>artuisions</i> forcées par la chenille du <i>cosus</i>
<i>ni gelivure</i>	sans fentes occasionnées par le froid
<i>ni gâté, puant, pourry</i>	sans bois de mauvaise odeur
<i>sans entrecoignure</i>	sans coin de renfort entre douves ébréchées et cerclage
<i>de la jauge et guise de Bourdeaux</i>	aux dimensions fixées par la Coutume de Bordeaux

Certaines qualités ne sont précisées que par certains notaires qui utilisent un vocabulaire technique qui leur est personnalisé, comme le *bon bois sec* de Sixte Guay ou le *sans entrecoignure* propre à René Soteau. Les qualités standards pour une barrique vinicole étaient «bonnes et marchandes, couvertes d'aulan, foncées et barrées par les deux bouts, sans bois rouge ni coussonné de la jauge de Bordeaux»; aucune de ces qualités, sauf celle concernant la jauge, ne s'appliquait aux barriques de Red Bay au moment où elles sortaient de l'atelier bordelais. L'industrie baleinière requérait des artisans bordelais qu'ils n'effectuent que des opérations préalable à l'assemblage des composantes et, en outre, leur imposait d'autres «raccourcis» comme l'emploi d'un merrain inférieur ou non séché. Cette réduction du travail donné à l'atelier urbain était contrebalancé par l'établissement d'un atelier loin de Bordeaux, la station baleinière sur la côte du Labrador, où les barriques étaient parachevées par d'autres artisans.

Tableau 4.6. Objets professionnels dans deux inventaires après décès à Bordeaux. ADG, 3E 6020 (F. Faure)

Perrin de Brane, rue de Médoc (31 août 1568)	Guilhem Hosten, rue de Peugue (20 juin 1569)
<p><b>Au chay du bas ladite maison:</b>            2 bancs chacun ayant leur fer            1 cube escoullant 1 tonneau            1 cube escoullant 3 barricques            1 pippe            2 barricotz            4 barricques            15 pieces de fust neufves basties chacune de 4 sercies            sauf d'une qui est liee sans avoir fons d'ung            bout ny d'autre dont 8 tiers            1 meule servant esguiser feremens            1 tour de meule aussy servant a estat de charpenter</p> <p><b>Dans ung barricot pres la grand' porte du devant:</b>            5 compas tant grans que petitz            3 barres de fer            2 compas de cube l'ung grand et l'autre petit            2 haches servant a arrimer navyres            3 asses 2 grandes et l'une petite            1 garloppe (varlope)            1 feuilleret            3 rybotz (rabots)            3 chanes            1 dabydet (davidet, davier)            1 ruelle            1 bonnet            1 bedille (vrille)            1 taillefons            1 couteau a deux manches            1 marteau            2 fers a ruelle            1 contrefer            1 pic            1 compas de fer            1 taillefons            1 durbedyne [enbedyne?]            1 marre            1 bedeuchet            1 fergrade            2 roingnedeys            1 picque            1 armynete de fer (herminette)            1 autre ruelle            1 sarpe            1 tour de meule</p> <p><b>Dans la chambre du devant ladite maison:</b>            2 paires de seyres            2 asses l'une grande et l'autre petite            1 cantheau seyre            1 gibelyne            1 cable servant a ladite (sic) rode.</p>	<p><b>Au chay du bas de ladite maison:</b>            24 pieces de fust tant de barricques tiers que quartz            vieux vydes le tout a racoustrer            26 pieces de barricques neufves a foncer            25 pieces tant quartz que tiers de barricque le tout            neuf les ungs a foncer et les autres fonces            2 bancs de charpentier            1 pippe vyde            1 cube escoullant deux thorneaux envyron            1 marre            25 fays de couldre</p> <p><b>Dudevant la premiere chambre de ladite maison:</b>            4 miliers de visme mys en torches liees            1 harquebouze a la serpentyne, ses fourroymens            1 espee ou daget (épée ou dague)            1 payre de audriets (?) de fer            2 taillefons            2 faraines (?)            3 asses            1 ruelle            1 rabot            2 fers de banc            2 haches            3 payres de seyres            1 bedille (vrille)            1 compas            4 barres de fer</p> <p><b>Autre chambre de ladite maison au hault:</b>            2 chiens l'ung grand et l'autre petit            1 dabulen (?) (davidet)</p> <p><b>Dans autre maison ou H. Bacconnes demeure:</b>            25 barricques et 2 tiers le tout vydes estan au chay            du bas ladite maison            1 rode</p>

## **Chapitre 5.**

### **Les ateliers à *Buitres* et aux ports «au-delà les Raz»**

Compte tenu de la tradition de la tonnellerie artisanale, qui tâchait d'effectuer toutes les opérations de fabrication dans son atelier urbain, rien n'apparaît plus inusité que l'interruption du travail avant le parachèvement des fûts. C'était toutefois précisément cela que demandait l'armateur baleinier. Cette rupture de la chaîne technique artisanale annonça l'apparition d'un nouveau métier, celui du tonnelier baleinier, dont l'art propre comportait non seulement le montage final des barriques à Terre-neuve mais aussi l'entretien des futailles, l'entonnaison de l'huile et l'arrimage des barriques à bord du navire. L'apparition de ce métier, tout comme l'éloignement des métiers forestiers de tonnellerie, coïncide avec la création de l'espace atlantique septentrional et illustre la relation étroite qui existait entre la division du travail et l'extension spatiale du capitalisme maritime au XVI<sup>e</sup> siècle.

#### **5.1. *Buitres*, de l'été à l'automne. La station baleinière**

Après un voyage d'environ cinq semaines, les barriques séjournèrent, d'août à novembre, dans l'île Saddle à *Buitres*, centre baleinier de la côte de *Zeria*. Là, les futailles neuves étaient achevées, en même temps que les vieilles étaient ajustées, remontées et habillées de cerclage. Neuves et vieilles se confondaient alors en une seule chaîne technique allant de l'entonnaison de l'huile à l'arrimage au bord du baleinier ancré dans la rade.

Durant cette période d'environ 120 jours, les tonneliers voyaient ainsi à un millier de barriques au rythme moyen de huit futailles par jour, en ajustant leur cadence, au besoin, selon la fortune des harponneurs. Il arrivait qu'après la capture d'une grande baleine, la fonte de 60 à 80 barriques d'huile se poursuivait sans relâche pendant trois ou quatre jours. Toutefois, il était contraire à l'esprit des armateurs de tolérer des temps morts ou de trop grandes fluctuations de la production durant la saison de pêche. Si deux capitaines se trouvaient dans le même port, ils s'entendaient pour partager les prises de leurs harponneurs. À *Buitres*, où une dizaine d'équipages s'installait, une trentaine de harponneurs écumaient sans répit les eaux du *chenal*, et les prises étaient attribuées aux unités selon une méthode particulière. Si la baleine promettait de procurer plus de quarante barriques d'huile, un tirage au sort décidait de sa possession, alors que les animaux plus petits étaient attribués aux équipages à tour de

rôle.<sup>470</sup> Ainsi, la fonderie de chaque navire restait allumée et le travail dans la station se poursuivait à un rythme soutenu afin que les charpentiers de barriques, qui entonnaient l'huile au bout de la chaîne technique, ne manquent jamais de travail.

La division du travail dans l'atelier de tonnellerie baleinière était fondamentalement différente de celle qui s'opérait dans les ateliers forestier et urbain. Au lieu de succéder dans une «filière technique», trois volets du travail avançaient concurremment: le façonnage des cercles, la finition des barriques et les opérations liées au chargement de l'huile. Même en supposant un certain degré de polyvalence de la part des membres de l'atelier, cette division du travail «complexe» représente un modèle pour les siècles à venir.<sup>471</sup> Les gestes d'artisans inscrits dans les vestiges de Red Bay éclairent ce que les archives taisent de l'organisation d'un atelier baleinier, dont les opérations sont schématisées par le tableau 5.1.

<b>Tableau 5.1. Les opérations à la station baleinière</b>	
<b>Indice archéologique</b>	<b>Opération évoquée</b>
<b>Cerclage</b> 1. Essence et morphologie des feuillards 2. Essence et morphologie des ligatures 3. Relation du feuillard et des ligatures	1. Provenance, coupe et fente des feuillards 2. Provenance, coupe et fente des «vîmes» 3. Façonnage des cercles
<b>Barriques et cerclage</b> 4. «Traits d'assemblage»; douves de rechange 5. Fonçailles de rechange; marques de «tire-fond» 6. Position des cercles sur les barriques 7. Coins de renfort	4. «Rabattage» des barriques 5. Mise au point et installation des fonds 6. «Habillage» des futailles avec des cercles 7. Réparations pour assurer l'étanchéité et la solidité
<b>Barriques et huile</b> 8. Bondes 9. Marques gravées sur les barriques 10. Disposition <i>in situ</i> des barriques	8. Entonnaison de l'huile 9. Répartition de l'huile parmi l'équipage 10. Arrimage dans la cale du navire

<sup>470</sup> Cf. J.-P. Proulx, *op. cit.* (1993) pour une description des opérations baleinières à Terre-Neuve.

<sup>471</sup> Cf. B. Gilles, «Prolégomènes à une histoire des techniques», *Revue d'histoire des mines et de la métallurgie*, 4, 1/2 (1972), pp. 3-65, spéc. pp. 8-12 où sont distingués filières techniques et complexes techniques.

## **Le cerclage. Deux filières tributaires de matériaux**

Réunis avec les douves et les fonçailles lors de l'avitaillement du baleinier en Biscaye, les matériaux de cerclage étaient des produits d'une chaîne technique propre. On y distingue en premier lieu la récolte des matériaux végétaux et leur première transformation et, en deuxième lieu, l'assemblage des cercles et leur pose sur les barriques au Labrador (figure 5.1). Chaque cercle consiste en un feuillard d'aulne (*Alnus spp.*) entourant la barrique et en des vîmes de saule (*Salix spp.*), ou osier, qui liaient les bouts du feuillard. Traitons d'abord des indices touchant à la provenance et à la première transformation de ces matériaux.

### **1. Essence et morphologie des feuillards**

On observe, dans les restes de cercles importants mais très fragmentés, que les feuillards sont fendus en quatre parties, vraisemblablement à l'aide d'un outil appelé «fendoir», et que le bois moelleux du centre de la plante a été enlevé. Ainsi le cercle présente, du côté externe, le quart de la circonférence de la plante d'origine et, du côté interne, une surface plane dégauchie à l'aide d'un «couteau à deux mains», ou plane. On détecte, sur la surface interne, les marques laissées par la marotte d'une selle à tailler tenant le feuillard pendant que l'ouvrier en dégauchissait la moelle (figure 5.2). Le long de chaque bord, qui apparaît comme biseauté à environ 135 degrés par rapport à la face interne, une mince facette de bois fendu est tout ce qui reste des surfaces radiales créées par la fente de la plante en quarts (figure 5.3). Les feuillards mesurent de 2 à 4 cm de largeur, de 1 à 2 cm d'épaisseur et de 2,2 à 2,6 mètres de longueur.

L'emploi de l'aulne pour les cercles de barrique a été constaté dans d'autres sites occupés par des baleiniers basques au XVI<sup>e</sup> siècle.<sup>472</sup> Cette constatation va toutefois à l'encontre de la littérature historique sur la tonnellerie et sur l'arboriculture, qui ne mentionne nullement la culture de l'aulne

---

<sup>472</sup> L'épave d'un second baleinier à Red Bay et celle d'un autre à Château-Baie, collections 29M et 6M, Parcs Canada, Division d'archéologie, Ottawa. Cf. les fouilles autour de la fonderie de Château-Baie, A. Azkarate, *op. cit.*

pour l'usage de la tonnellerie.<sup>473</sup> À sa place, on retrouve le châtaignier (*Castanea spp.*), le coudrier (*Corylus spp.*) et le frêne (*Fraxinus spp.*).<sup>474</sup> Il en va de même dans les archives basques du XVI<sup>e</sup> siècle, qui ne mentionnent que le châtaignier et le coudrier en faisant état d'un trafic de cerclage de Pasajes à Cadix.<sup>475</sup>

La discordance entre l'archéologie et les sources documentaires est peut-être attribuable à des particularités de l'activité notariale dans les provinces basques, mais le cas des cercles d'aulne se présente autrement. En Guipúzcoa, l'aire naturelle de l'aulne est limitée aux vallées montagnardes, en retrait de la mer, alors que le châtaignier et le coudrier poussent naturellement au niveau de la mer. Il est donc possible que l'aulne n'ait jamais été exploité pour le cerclage en Biscaye en raison de la relative difficulté du transport. En revanche, l'aulne s'approche de la mer aux latitudes plus fraîches de la Bretagne et des pays de la Manche.<sup>476</sup> Il ne faut pas écarter la possibilité que les cercles aient connu leur origine dans ces régions, près de la source du merrain et sur le chemin des marchés d'huile.

Il reste à comprendre pourquoi l'archéologie n'a pas mis au jour le châtaignier ou le coudrier, surtout à la lumière des références attestant le commerce de ces essences en Guipúzcoa. Les rythmes saisonniers peuvent offrir une explication, car le cerclage de châtaignier transitait des ports basques à l'automne en direction de l'Andalousie<sup>477</sup> qui armait les navires de l'armada des Indes, alors que les baleiniers armaient au printemps. Il est donc possible que ce décalage saisonnier et la concurrence des Andalous aient obligé les baleiniers à chercher leur cerclage dans d'autres régions.<sup>478</sup> Mais l'explication la plus probable tient de la qualité moindre de l'aulne, qui revenait donc moins cher, et

---

<sup>473</sup> On retrouve interdiction d'employer «le peuplier, le saule, le bouleau et l'aulne»; R. Brunet, *op. cit.*, p. 44.

<sup>474</sup> Cf. *Encyclopédie de Diderot et d'Alembert* (Paris: 1763), articles sur «Cerceau», «Osier» et «Saule».

<sup>475</sup> AHPG, I, 2579 (7), fo. 36v-37v (Mutriku, 30 novembre 1565); cf. ADB, Cons. de Mar y Univ. de Merc., 39, fos. 360v et 409r (21 août et 2 octobre 1568), assurances sur les «*arcos de avellano*» de Pasajes à Cadix.

<sup>476</sup> En Guipúzcoa, l'hêtre se présente à partir d'environ 800 mètres d'altitude, alors qu'on trouve l'aulne déjà à 400 mètres mais encore loin des voies navigables. En Bretagne en revanche, l'aulne et le hêtre sont trouvés au niveau de la mer. *Atlas de Bretagne* (Rennes: Université de Haute-Bretagne, 1973), planche 10. Les barriques de Red Bay étaient cerclées en aulne et un certain nombre de barriques étaient en hêtre.

<sup>477</sup> *Supra*: AHPG, I, 2579 (7), fo. 36v-37v (Mutriku, 30 novembre 1565); cf. ADB, Fondo del Cons. de Mar, 39, fos. 360v et 409r (21 août et 2 octobre 1568).

<sup>478</sup> Quant à la saison de récolte, seule l'été de juin à septembre n'était pas propice, « le mouvement de la sève contrariant la fente du bois. L'écorce des cercles débités à la mauvaise saison ne reste pas adhérente au bois; au bout de peu de temps les cercles se pèlent. » A. Renard, *op. cit.*, p. 43.



de la pratique dans l'industrie baleinière de jeter les cercles après seulement six mois d'utilisation. Cet usage n'avait pas d'équivalent dans le commerce de vin ou dans la navigation des Indes, qui se réservaient les cercles de première qualité.<sup>479</sup>

À Bordeaux, les références au commerce de feuilards sont nombreuses, mais peu précises. Pour 1565, nous avons relevé onze ventes de «coudres», ou feuilards,<sup>480</sup> commercialisés en *milliers* ou en *faix*. Les actes précisent normalement que les cercles sont à l'usage des barriques, mais on retrouve aussi la spécification «moitié pipaille moitié barriquaille».<sup>481</sup> Du côté de Guipúzcoa, les actes d'affrètement énumèrent les *fletes de arcos*, ou «faix de cercles», empaquetées en *botas* pour le voyage.<sup>482</sup> Les cercles destinés à l'usage de barriques mesuraient de 5 à 5½ *codos* (2,87 à 3,16 m).<sup>483</sup> Cette dernière mesure, prise au moment de l'achat, peut être comparée à celle des cercles de Red Bay qui, une fois taillés, mesuraient de 2,2 à 2,6 mètres de long.

## 2. Essence et morphologie des ligatures

Quant aux vîmes, peu de ces objets fragiles ont été récupérés et encore moins ont été conservés. Nos observations sur les quelques exemplaires se trouvant dans les réserves de Parcs Canada n'ont rien ajouté à celles qu'effectuait L. Ross en 1979,<sup>484</sup> qui a constaté que les plantes avaient été fendues en deux ou en trois sections. Chaque brin d'osier, roulé autour des bouts chevauchants du feuillard,

---

<sup>479</sup> La comparaison des prix n'offre aucune solution: les cercles de châtaignier envoyés à Cadix valaient précisément autant que les cercles d'essence non précisée amenés au Labrador, *supra.*, chapitre 3.3.

<sup>480</sup> ADG, 3E 11181, s.f. (R. Soteau, 15 mars, 18 mai, 19 juin 1565); 3E 2418, fo. 270r-v (R. Brigot, 6 juin 1565); 3E 7827, fos. 80v-81v, 89v-90v (F. de Lalanne, 21 et 24 avril 1565); 3E 5406, fo. 25v-26r (N. Duprat, 31 mars 1565); 3E 3041, fo. 722v (P. de Cazamajour, 8 mars 1565); 3E 6360, s.f. (M. Galliot, 29 mai, 28 août 1565); 3E 6019, fo. 43r-44r (F. Faure, 23 mai 1565). Le nom «coudre» persista au XIX<sup>e</sup> siècle; Paulin-Désormeaux *et al*, *op. cit.*, p. 27.

<sup>481</sup> ADG, 3E 6360, s.f. (M. Galliot, 29 mai 1565).

<sup>482</sup> ARC (Valladolid), pleitos civiles, Masas fenecidos, no. 260-261, caja 1045-1 (1566), s.f..

<sup>483</sup> AHPG, I, 2579, 7, fo. 36v-37r (Mutriku, S. de Yturriça, 30 novembre 1565); il s'agit de Juan Martines de Amilibia, armateur baleinier actif aussi dans le commerce sévillan. Les cercles à pipes étaient de 6 *codos* (3,45 m).

<sup>484</sup> L. Ross, *op. cit.*, pp. 122, 127, 135.

mesure de 1 à 2 mètres de longueur et leur section, vraisemblablement déformée par la tension de l'enroulement, s'établit entre 4 et 10 mm de largeur et entre 2 et 4 mm d'épaisseur. Deux ou trois brins sont enroulés autour de chaque cercle.

L'emploi du saule pour les ligatures est corroboré par de nombreuses études historiques sur l'osériculture et sur la tonnellerie. Des douzaines de sous-espèces sont cataloguées, mais seulement quatre d'entre elles furent privilégiées pour l'osériculture: le «rouge», le «blanc», le «noir» et le «vert».<sup>485</sup> Nous recensons plusieurs occurrences, vers 1565, de l'emploi de «vismes blancs».<sup>486</sup> Depuis le Moyen Âge, les oseraies faisait partie de la vie économique du Ponant. Appelées «barthes» dans le Bayonnais, elles furent exploitées au XIII<sup>e</sup> siècle par des seigneurs féodaux qui en expédiaient la récolte annuelle aux tonneliers de Bordeaux et de La Rochelle.<sup>487</sup> Si les vallées abruptes de la côte biscaïenne étaient peu propices à l'osériculture, la plupart basses-terres inondables des estuaires ponantais possédaient des oseraies; dans la Garonne ces dernières s'appelaient «vismières» ou «aubarèdes».<sup>488</sup> Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la Picardie et les Pays-Bas parvinrent à dominer le commerce d'osier, tant et si bien qu'il suffit, pendant les guerres napoléoniennes, de placer un embargo sur cette production pour miner la tonnellerie britannique.<sup>489</sup> Nous ne connaissons aucun moyen pour préciser l'origine de l'osier de Red Bay, ni par les objets ni par les écrits.

Les techniques de récolte et de transformation des vîmes, en revanche, sont bien connues. On coupait des jeunes pousses au moment où la sève commençait à monter. Ensuite, on les fendait, à

---

<sup>485</sup> *Encyclopédie de Diderot et d'Alembert*, (1763), *op. cit.*, «Osier» et «Saule»; J. Savary de Bruslon, *op. cit.*, tome 3, p. 1576 («Osier») et tome 4, p. 1056 («Tonnelier»). A.-D. Fougeroux de Bondaroy, *op. cit.*, p. 33, appelle les quatre espèces *Salix vulgaris rubens* (osier rouge des vignes, le seul employé par les tonneliers), *Salix sativa lutea, folio crenato* (osier jaune), *Salix vulgaris nigricans, folio non serrato* (osier blanc) et *Salix oblongo incano acutoque folio* (osier-moulard).

<sup>486</sup> Cf. ADG, 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 8 septembre 1565); 3E 5403, s.f. (N. Duprat, 22 février 1564); 3E 2951, fo. 97v (J. de Castaigne, 23 avril 1565); 3E 7023, s.f. (M. Haton, 9 mars 1565).

<sup>487</sup> E. Goyeneche, *op. cit.*, pp. 253-259.

<sup>488</sup> Cf. ADG, 3E 2418, fo. 393r-394v (R. Brigot, 25 juillet 1565). Bail, par Sieur Jehan de Salignac, bourgeois et citoyen de Bordeaux, d'un «bourdieu, vignes, terres, aubaredes, vismieres blancz et rouges, prez de foint agee et autres appartenances audit bourdieu siz et situe en la paroisse de la Trenne au lieu appelle au Bastard...»

<sup>489</sup> J. Phillips, «On Making Plantations of Osiers», *Repertory of Arts and Manufactures*, XI (1799), pp. 25-38.

l'aide d'un «fendoir»,<sup>490</sup> en deux, trois ou quatre parties, selon les usages locaux, et on les «raclait» du côté interne afin d'en régulariser l'épaisseur. Commerce printanier, au XIX<sup>e</sup> siècle les marchés de vîmes se tenaient le 16 mai à Bordeaux et le Vendredi saint à Langon.<sup>491</sup>

### 3. L'assemblage des cercles à *Buitres*

Expédiés à bord du baleinier de Biscaye à la côte de *Zeria*, les feuillards et les vîmes étaient assemblés à *Buitres*. Nous décelons, dans les indices de cette opération, le style personnel de deux artisans, ce qui nous permet d'examiner la division du travail parmi les tonneliers installés à la station baleinière.

Chaque feuillard d'aulne, une fois passé autour de la barrique, vient recouvrir ses extrémités sur une distance de 29 à 55 cm ou, selon la métrologie maritime biscaïenne, de un à deux *pies*. L'opération consistant à apprêter les extrémités chevauchantes en vue de les lier («dégager les pattes»),<sup>492</sup> se reconnaît aux traces d'un seul instrument, la hache. Les pattes sont retaillées à une largeur commune et la face arrondie de la patte interne est aplanie afin de recevoir la patte externe (figure 5.4). Les bords sont garnis d'une série d'entailles destinées à mieux saisir les ligatures (figures 5.5 et 5.6). Des plis dans la surface interne témoignent de l'action de roulement du feuillard en un cercle (figures 5.7 et 5.8).

---

<sup>490</sup> A.-D. Fougeroux de Bondaroy, *Art du tonnelier, 1763* (Genève: Slatkine Reprints, 1984), pp. 49-50: «Il [le tonnelier] prend une branche d'osier, & la tient par son bout menu, qui termine la pousse de la dernière année. Il la partage avec un petit couteau à courte lame, & un peu recourbé, en quatre parties, d'abord en deux, ensuite en trois ou en quatre seulement dans la longueur de quelques pouces, de façon que la branche soit divisée en portions égales qui se réunissent toutes au centre; ensuite avec ses doigts, il oblige chaque brin de commencer à se quitter, & quand il les a ainsi séparés dans une partie, il se sert du *fendoir*, qui est un petit bâton arrondi, aisé à manier, & dont l'extrémité est partagée en trois ou en quatre quarts par des sillons qui les séparent. Ces sillons sont formés pour recevoir les trois ou les quatre parties de la branche, & les angles que forment ces sillons étant un peu tranchants, servent à diviser la branche.»

<sup>491</sup> Paulin-Désormeaux *et al*, *op. cit.*, p. 32; R. Brunet, *op. cit.*, p. 47; le 16 mai est la fête du Saint-Fort.

<sup>492</sup> J. Taransaud, *op. cit.*, p. 31.

Les pattes sont enrobées de vîmes à partir d'une entaille située près de l'extrémité de la patte externe, les vîmes couvrant la zone où les pattes sont doublées. L. Ross a distingué deux façons d'amorcer la ligature:

1. Le premier bout de l'osier est posé sur la patte externe. Le bout libre est tourné autour des deux pattes, enveloppant le premier bout dans sa position.
2. Le premier bout de l'osier est glissé entre les deux pattes. Le bout libre est tourné autour des deux pattes, serrant le premier bout dans sa position.<sup>493</sup>

Chaque pièce d'osier sert à enrober de 7 à 20 cm du cercle et deux ou trois brins sont utilisés pour chaque cercle. Parfois, deux ligatures sont posées ensemble en une spirale double (figure 5.9). Ross a aussi noté deux façons de terminer la ligature, qui semblent à l'image des méthodes d'amorce:

1. Le bout libre est rentré sous l'avant-dernier tour, sur la patte externe. Les derniers tours sont serrés et l'excédent du bout libre est coupé.
2. Le bout libre est glissé entre les deux pattes. Les derniers tours sont serrés et l'excédent du bout libre est coupé.<sup>494</sup>

Il nous semble, malgré le caractère fragmenté des vestiges, que ces façons parallèles d'amorcer et de terminer la ligature indiquent le style personnel de deux ouvriers affectés à l'assemblage des cercles.

Les deux individus, selon les sources archivistiques, auraient fait partie d'un groupe d'environ cinq tonneliers attaché au baleinier de Red Bay. J.-P. Proulx a recensé cinq tonneliers sur un baleinier de 250 tonneaux à Terre-Neuve.<sup>495</sup> Un projet anglais de 1575 qui prévoyait envoyer un baleinier de 200 tonneaux en Russie pour quatre mois, précisait qu'il fallait embaucher cinq tonneliers, dont un Biscafen «sachant monter la futaille» qui devait vraisemblablement diriger l'atelier.<sup>496</sup> Pour un voyage

---

<sup>493</sup> L. Ross, *op. cit.*, p. 126.

<sup>494</sup> *Ibid.*

<sup>495</sup> J.-P. Proulx, *op. cit.* (1993), p. 46, n. 56. Un baleinier montait 1 homme par 4 à 5 tonneaux de charge.

<sup>496</sup> «...skillful to set up the staved caske», in R. Hakluyt, *The principall voyages* (Londres: 1599), pp. 413-414. Le baleinier doit porter un équipage de 55 et chargera 800 barriques vides et 250 barriques de pain et 150 de cidre.

de six mois au Labrador, les armateurs engageaient donc environ un tonnelier pour chaque 200 barriques ou 50 tonneaux de charge.<sup>497</sup>

Sans doute les armateurs connaissaient-ils la relation juste entre la quantité de futaille à monter, la durée du séjour et le nombre de tonneliers à embaucher. Établis pendant 120 jours sur la côte de *Zeria*, cinq tonneliers auraient monté et arrimé de 800 à mille barriques, dont 200 déjà montées ayant servi au cidre à l'aller. Nous pouvons ainsi postuler un rythme de production moyen d'environ 7,5 barriques d'huile par jour pour l'ensemble du contingent de tonneliers.<sup>498</sup> Ce rythme, et la nature des travaux spécifiques, auraient varié d'un jour à l'autre et du début à la fin du séjour. De plus, on constate que les tâches étaient réparties selon les tonneliers, comme l'attestent les ligatures de cercle. Avec un contremaître, des travaux spécialisés effectués en parallèle et un rythme de croisière à maintenir, la tonnellerie d'une station baleinière était un lieu de travail complexe et hiérarchisé.

#### 4. Le «rabattage» des barriques

Passons maintenant aux opérations précédant le remontage des futailles, opérations que se déroulaient simultanément à la préparation des cercles. Une partie importante des opérations à *Buitres* consistait à «rabattre» les vieilles barriques endommagées ou auxquelles il manquaient des pièces. Le terme «rabattre», qui suppose une réfection majeure de la barrique, évoque aussi une diminution du contenant.<sup>499</sup> Aussi reconnaissons-nous cette opération, premièrement, grâce à la présence de douves

---

<sup>497</sup> Plus le navire est grand, plus de barriques par tonnelier? En 1547 à Mutriku, 2 tonneliers font 300 *media pipas* et les accompagnent à Terre-neuve et en 1564 à Mutriku, 2 tonneliers embarquent dans un navire et 6 dans un autre. AHPG, I, 2574, fo. 18v-19r (D. Ybañes de Laranga, 1 décembre 1547); I, 2579, 2, fos. 9v et 10r-11r (Mutriku, S. de Yturriça, 29 février 1564). À Bordeaux, les capitaines-armateurs embauchent des tonneliers par groupes de 2 à 6 qui, parfois, n'apprennent sur quel navire ils vont embarquer qu'en arrivant à Saint-Sébastien.

<sup>498</sup> K. Kilby, *op. cit.*, p. 169, dit qu'un tonnelier dans une brasserie londonienne du XX<sup>e</sup> siècle pouvait bâtir jusqu'à quatre *firkins* (40 litres) ou deux *barrels* (164 litres) par jour.

<sup>499</sup> 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 10 novembre 1565), obligation de «rabattre» et d'«habiller» (cercler) 6 barriques de vin. Dans la tonnellerie vinicole, le travail de rabattage exigeait que les tonneliers se déplaçassent de leur ateliers: «Autrefois les tonneliers partaient, avec tout leur outillage sur une petite charrette, pour effectuer les réparations de futailles dans les campagnes. C'était «partir en rabattage». Ils étaient nourris et logés par le propriétaire des futailles

de rechange et, deuxièmement, du fait de la capacité réduite de la barrique. L'opération de rabattage explique la corrélation, déjà discutée, entre les barriques «rebâties» ou «réparées» et celles ayant une contenance inférieure à 100 *pots*. Ces deux indices coïncident, en outre, avec la présence d'une ligne caractéristique gravée autour de certaines barriques et que nous avons appelé un «trait d'assemblage».

Dans la grande majorité des cas, les douves de rechange étaient récupérées d'une ancienne futaille défectueuse. Les caractéristiques suivantes permettent de reconnaître ces douves:

- 1 - la présence de traces d'outillage discordantes par rapport aux traces observées sur les douves voisines. Notons des cas d'inversion de la direction des coups d'herminette dans le «pas d'asse» sur des douves récupérées d'une barrique travaillée par un tonnelier gaucher.
- 2 - la présence d'un second jable montrant que la douve provient d'une futaille plus longue (*cf.* figure 5.10). Certaines douves écourtées et «rejablées» portent un jable double à chaque extrémité. L'une possède même trois jables par un bout et deux par l'autre (14M5-11).
- 3 - l'interruption à une douve du «trait d'assemblage» faisant le tour de certaines futailles et destiné à rétablir l'ordre des douves après leur démontage; voir ci-dessous.
- 4 - l'interruption de marques ou d'égratignures typiques à la limite de deux douves.
- 5 - la présence d'une douve de hêtre dans une barrique par ailleurs en chêne.

Le deuxième indice que nous avons associé au rabattage concerne l'«état» des barriques, tel que nous l'avons déjà défini: rappelons que nous entendons par le terme «rebâti» la présence d'au moins trois douves de rechange, alors que «réparé» fait référence à la présence d'une ou deux douves de rechange et «neuf» désigne l'état des barriques n'ayant pas subi de réparations majeures. Ainsi, le tableau 5.2 met en relation les trois caractéristiques de la capacité, de l'état,<sup>500</sup> et du «trait d'assemblage» qui est continu autour du fût, discontinu («brisé») ou absent. Des barriques rebâties se distinguent des neuves en ce qu'elles tendent à contenir moins de 100 *pots* et à posséder un trait d'assemblage brisé, alors que les barriques neuves contiennent plus de 100 *pots* et n'ont aucun trait d'assemblage. Ainsi nous

---

qu'ils réparaient. Ils restaient ainsi parfois plusieurs mois hors de leur atelier»; J. Taransaud, *op. cit.*, p. 146.

<sup>500</sup> Les critères définissant ces termes sont expliqués dans chapitre 3.2. Le terme «usé» a été employé par C. Bradley, *op. cit.*, dans sa description de futailles remises à l'eau, mais nous en ignorons la portée précise.

avons identifié les trois signes principaux d'un rabattage de la barrique: le remplacement de plusieurs douves, une contenance réduite et la présence d'un trait d'assemblage (continu ou discontinu).

État (sur 41):	rebâti (19)			réparé (9)			usé (3)			neuf (10)		
Type de trait	continu	discont.	aucun	con.	dis.	auc.	con.	dis.	auc.	con.	dis.	auc.
< 100 pots:	1	11	4	1	0	2	1	0	2	0	0	0
> 100 pots:	2	0	1	3	1	2	0	0	0	0	0	10

Qu'en est-il de ce «trait d'assemblage»? Il s'agit d'un trait tiré autour de la barrique qui débute et se termine dans un petit cercle gravé à l'aide d'un ciseau appelé «rouanne»,<sup>501</sup> à un bout de la douve de bonde (figures 5.11 et 5.12). Le trait, tiré avec la rouanne, passe en diagonale sur travers les douves et atteint le bouge après avoir fait la moitié du tour de la barrique, après quoi, un trait double complète le tour. Le trait d'assemblage aurait permis de retrouver l'ordre et l'orientation des douves après leur démontage. En effet, à mesure que le bois durcissait, les irrégularités sur les joints de douve épousaient celles des douves voisines de sorte que, si l'ordre des douves avait été perturbé, elles auraient laissé échapper l'huile. Parmi les 41 barriques dans notre groupe d'étude, 20 d'entre elles ont un tel trait.<sup>502</sup>

Si la fonction du trait semble évidente, il est plus difficile d'établir le moment et le lieu où il était gravé sur les douves. Précédent nécessairement le démontage de la futaille, ce trait n'était vraisemblablement pas tracé à *Buitres* où les barriques arrivaient déjà démontées. Il est plus probable que le rabattage attesté par ce trait ait eu lieu en Biscaye, entre deux expéditions baleinières, comme le suggèrent deux contrats d'engagement de tonneliers bayonnais de 1564, qui font référence au travail de mise au point (*adreçar*) de la futaille avant le départ à Terre-neuve.<sup>503</sup>

<sup>501</sup> Cet outil associé au métier de tonnelier est un petit ciseau ressemblant à un compas à branches fixes, dont l'une est coupante et l'autre sert de point de rotation lorsque le cercle est incisé.

<sup>502</sup> Sur les 52 barriques partielles et entières décrites par Ross et Bradley, 23 portaient ce trait d'assemblage.

<sup>503</sup> AHPG, I, 2579, 2, fos. 9v et 10r-11r (S. de Yturriça, Mutriku, 29 et 29 février 1564): «antes que se partan desta provincia, sean obligados... de alcar e adreçar... todo la barriqueria necessaria para el dicho viaje...»; et «el dicho Pierres sea obligado de serbir en el dicho viaje... en el dicho su ofiçio, e tanbien el dicho su companero, e ambos trabajaran en adreçar la dicha barriqueria para el dicho viaje antes que se partieren para el dicho viaje...»

## 5. La mise au point et l'installation des fonds

En redressant les vieilles barriques avant de les remonter, les tonneliers portaient une attention particulière aux fonds, qui semblent avoir été plus exposés au dommages que les douves. Par exemple, les baleiniers apportaient des fonds supplémentaires à Terre-neuve.<sup>504</sup> La pièce la plus souvent remplacée était le chanteau, dont les extrémités pointues étaient susceptibles de s'ébrécher. On reconnaît les fonçailles de rechange, par l'introduction d'une pièce de hêtre dans un fond originellement construit en chêne ou par l'interruption d'une sorte de trait d'assemblage tiré en forme d'arc à travers plusieurs fonds.

On distingue aussi des traces d'outillage sur les fonçailles de rechange, comme des traces de hache sur l'arrête au lieu de traces de scie. Ces traces suggèrent que l'artisan disposait d'une trousse d'outils réduite. Qui plus est, certains outils et techniques de tonnellerie étaient manifestement absentes à *Buitres*. Certaines pièces de rechange, façonnées à partir de douves usagées, ne présentent pas de pourtour chanfreiné à l'aide d'un taille-fond tel qu'on l'observe sur les fonçailles d'origine.<sup>505</sup> La périphérie de ces pièces mal ajustées est simplement sciée en biais, pratique extemporanée attestée également par la découverte de chutes de bois complémentaires.<sup>506</sup> Ces fonçailles de fortune trahissent l'absence, à *Buitres*, de taille-fonds, étayant ainsi l'hypothèse que le travail du «tailleur de fond» constituait une spécialisation distincte de celles des tonneliers urbain et baleinier.

\*\*\*\*\*

À ce moment, les barriques vieilles étaient au même stade que les neuves, c'est-à-dire que l'ensemble des barriques était prêt à être remonté et cerclé. Un indice du montage des barriques est offert par les marques de «tire-fond» observées sur les pièces de fond. Cet outil, qui ressemble à un

---

<sup>504</sup> ARC, Pleitos civiles, Masas fenecidos 260-261, caja 1045-1, fos. 12v-15v et 17r-18v (1566); dans le premier avitaillement, 1 700 barriques sont additionnées de 2 000 fonçailles (faisant environ 400 fonds); dans le deuxième, on retrouve 1 500 barriques et, en plus, 1 200 fonçailles (pour environ 240 fonds).

<sup>505</sup> L. Ross, *op. cit.*, p. 110.

<sup>506</sup> C. Bradley, *op. cit.*, p. 37. Les chutes ayant une forme complémentaire à la demi-lune des chanteaux ont été retrouvées dans la tranchée subaquatique fouillée entre l'épave et l'île Saddle.



tire-bouchon, était vrillé dans la face externe d'une fonçaille afin d'aider le tonnelier à insérer la pièce dans le jable.

Ces marques, plus ou moins circulaires, mesurent de 8 à 10 mm de diamètre, ce qui correspond au diamètre de la mèche de l'instrument. Si l'ouvrier avait pris le soin de tourner son instrument en le retirant du bois afin d'éviter d'arracher les fibres du bois, la marque apparaît seulement comme une demi-lune plutôt que comme un cercle.

On trouve jusqu'à neuf marques de tire-fond, sans compter la barrique 14M29, dont les deux fonds contiennent non moins de 17 marques. D'autres barriques, en revanche, n'en présentent aucune. Bien que la présence de ces marques soit associée à l'insertion annuelle du fond, il n'existe pas de relation immédiate entre le nombre de marques et l'âge de la barrique. Certaines barriques réparées ou entièrement rebâties n'en affichent aucune alors que d'autres, sans réparation majeure et d'apparence neuve, en ont accumulé plusieurs. Les barriques de hêtre, ni réparées ni rebâties, arborent de 2 à 8 marques de tire-fond. La relation semble même inverse, comme le montre le tableau 5.3: les barriques classées neuves ont généralement plus de marques que celles qui ont été réparées ou rebâties. Nous en concluons que le nombre de marques de tire-fond indique les années de service des pièces de fond et non de la barrique elle-même. Selon cet indice, les pièces de fond avaient une durée de vie pouvant aller jusqu'à neuf ans.

Classées en ordre croissant de marques					Barrique	«A»	«B»	Total	État
Barrique	«A»	«B»	Total	État					
16N15	0	0	0	neuf	18N33	3	0	3	réparé
14M7	0	0	0	réparé	14M9	0	3	3	réparé
14M30	0	0	0	rebâti	10N3 (H)	2	2	4	neuf
14N12	0	-	0	rebâti	16M14	0	5	5	rebâti
16N17	1	-	1	neuf	18N34	6	0	6	réparé
14M25	1	0	1	rebâti	18N35 (H)	3	3	6	neuf
16L7	0	2	2	rebâti	14M20	4	2	6	neuf
14N26	2	0	2	rebâti	12N20	2	5	7	neuf
10N8 (H)	0	2	2	neuf	16N18	6	2	8	neuf
16N26	1	1	2	rebâti	16M17 (H)	5	3	8	neuf
14M5	3	0	3	rebâti	14N28	2	7	9	rebâti
14M16	3	0	3	rebâti	16N23	8	1	9	rebâti
					14M29	9	8	17	rebâti

## 6. Le cerclage de la barrique

À Bordeaux vers 1565, la pose de cercles neufs sur des barriques usagées, opération dite de «raccoustrage»<sup>507</sup> ou de «rhabillage» des futailles,<sup>508</sup> se faisait à prix fort avant les vendanges. À *Buitres*, ce travail était réduit à un système invariable. Sur les barriques à l'étude, l'empreinte que les cercles ont laissée sur le bois permet d'en connaître le nombre et la position. L'empreinte, qui se présente comme une dégradation différente de la surface des douves, aurait résulté de la protection qu'offrait le cercle en milieu subaquatique. À l'origine, le cerclage couvrait toute la barrique, sauf une zone de 20 à 30 cm au bouge. Chaque barrique portait de 18 à 24 cercles qui étaient disposés, selon L. Ross, dans les combinaisons suivantes aux deux bouts de la futaille: 9 et 9, 10 et 11, 11 et 12, 10 et 13, 11 et 11, 12 et 12.<sup>509</sup>

En raison de leur disposition uniforme, les cercles reflètent l'organisation disciplinée de l'atelier baleinier. Les ligatures étaient toujours orientées vers le haut, c'est-à-dire qu'elles étaient centrées sur la douve de bonde.<sup>510</sup> Les pattes externes étaient orientées dans un seul sens pour tous les cercles à un bout du fût, et inversé pour les cercles à l'autre bout (figure 5.13).<sup>511</sup> Ainsi, on déduit que les tonneliers, en renversant la barrique afin de cercler les deux bouts, continuaient de poser les cercles dans le même sens. Apparemment, les cercles, après avoir été liés, étaient arrangés en meules uniformes et ainsi mis à la disposition des tonneliers qui cerclaient les barriques.

---

<sup>507</sup> ADG, 3E 4790, fo. 160v-161r (J. Dubois, 18 septembre 1565), vente par un marchand et son «mestayere» de 4 douzaines de barriques vieilles «acoustrées» et «de vin»; et fo. 166v (24 septembre 1565), vente de 6 barriques vieilles «racoustrées» pour tenir vin. Le notaire René Soteau emprunte ce terme dans le contexte de «raccoustrer» et réparer le gouvernail d'une gabarre. ADG, 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 6 juillet 1565).

<sup>508</sup> ADG, 3E 11188, s.f. (R. Soteau, 29 octobre 1566), contrat pour rhabiller une «grosse bassine à faire vendange», le propriétaire fournissant les douves manquantes et les cercles; 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 22 août 1565), vente de 4 douzaines de barriques de vin «prestes à rhabiller»; *ibid.* (12 septembre 1565), vente de 27 barriques vieilles rhabillées; *ibid.* (14 septembre 1565), vente d'une douzaine de barriques vieilles rhabillées; *ibid.* (1 août 1565), vente d'une douzaine de barriques vieilles habillées. Cf. ADG, 3E 11183 (R. Soteau, 3 mai 1565), promesse de «rhabiller» une «gabarre du port de neuf barriques de vin et y mettre troys bartz neufz bon et marchans, ung quintal de geme bon et marchand, cinq livres de gresse de ballene, toute la bourre qui y sera besoin, ung cent de cloux de cendre(?) et ung cent de cloux de sorax(?)», et de «rhabiller» le tillac.

<sup>509</sup> L. Ross, *op. cit.*, p. 100.

<sup>510</sup> R. Rhuland, tonnelier à Shelburne (Nouvelle-Écosse), m'a expliqué que cette convention permet de toujours trouver la bonde, même si la futaille devient noire de crasse. *Comm. pers.*, 1987.

<sup>511</sup> Ces observations sont basées sur l'examen des photos de barriques *in situ*.

Une telle uniformité de travail dans l'atelier sur la grève de l'île Saddle était-elle un élément distinctif de la tonnellerie baleinière? Le bon fonctionnement de l'atelier était sans doute souhaité par les armateurs et un tel désir expliquerait, par exemple, le conseil d'un marchand anglais à un autre, en 1575, d'embaucher un tonnelier «biscafen» qui saurait diriger l'atelier en assurant l'étanchéité et la jauge réglementaire des futailles, en veillant sur leur manutention et en instituant une division du travail efficace au sein du contingent de tonneliers.

## 7. L'entretien de barriques accidentées

Désormais montées, foncées et cerclées, les barriques subissaient à l'occasion des avaries que les tonneliers corrigeaient sans démonter les fûts. L'on observe des douves fêlées ou entièrement cassées au jable, endroit prédisposé aux ruptures en raison de la minceur du bois et de la pression que le fond y exerce. Parfois, il s'agit d'une brèche couvrant une partie de la largeur du «fistean». Découvrant une telle brèche, les tonneliers la colmataient à l'aide d'un coin de réparation plus long que le «fistean» mais taillé à la largeur de la brèche. Ces coins sont façonnés à partir de douves rejetées et contiennent leur propre «fistean». Ils ont été enchâssés entre la douve brisée et le cerclage. Parfois, deux coins figurent côte à côte au bout d'une seule douve et, dans un cas, le coin est calfaté d'un morceau de cuir.<sup>512</sup> Façonnés de chêne ou de hêtre à l'aide d'une hache,<sup>513</sup> leur longueur varie de 7,3 à 21 cm (figures 5.14 à 5.17).<sup>514</sup> Si la douve n'était qu'affaiblie au jable, les tonneliers enfonçaient un coin sans «fistean» comme renfort entre la douve endommagée et les cercles (figure 5.18). Ces coins, chassés entre les douves ébréchées et les cercles, peuvent correspondre aux «entrecoignes» interdites dans quelques contrats de fabrication à Bordeaux.

On peut penser que certaines de ces réparations eurent lieu après l'entonnaison de l'huile et visaient à remédier aux effets d'une fausse manœuvre lors de l'arrimage de la barrique. L. Ross a

---

<sup>512</sup> C. Bradley, *op. cit.*, pp. 3 et 36.

<sup>513</sup> L. Ross, *op. cit.*, p. 147-155.

<sup>514</sup> L. Ross, *op. cit.*, p. 156, sépare les coins avec fistean (de 8,5 à 21 cm de longueur) et les coins sans fistean (7,3 à 20,4 cm de longueur).

suggéré que les ébréchures de «fisteau» résultèrent de l'emploi d'élingues pour hisser les futailles à bord du navire;<sup>515</sup> nous constatons toutefois que certaines cassures ont résulté d'une pression venant de l'extérieur du «fisteau», alors que des élingues aurait été accrochées à l'intérieur du «fisteau». Nous concluons donc que ces ébréchures ont été produites à la suite d'un choc et non par l'emploi d'élingues.

## 8. L'entonnaison de l'huile

Après que son étanchéité ait été assurée, la barrique était enfin prête à servir. Les indices reliés à l'entonnaison de l'huile concernent les bondes et les bouchons de trous d'aération (figures 5.19 à 5.21). Les bondes, dans 69 des 71 exemples relevés par Ross, sont taillés de liège, écorce du chêne liège (*Quercus suber*), alors que les deux exceptions sont faites respectivement de chêne et de saule (*Salix spp.*). Le diamètre type de 41 à 55 mm (écart maximal de 33 à 66 mm) correspond, à quelques millimètres près, au diamètre des trous. Toutefois, l'épaisseur des bondes, de 20 à 32 mm (écart maximal de 15 à 44 mm), est supérieure à celle des douves de bonde (18 mm); les bondes auraient donc fait saillie à l'intérieur de la futaille. Chaque bonde avait été calfatée avec un fragment de toile qui laissa une impression caractéristique dans le liège (figure 5.22). Un fragment de toile de calfatage a été récupéré (figure 5.23), ainsi qu'un morceau de liège qui aurait servi à faire des bondes (figure 5.24).<sup>516</sup>

Les bouchons de trous d'aération, taillés de liège, de saule ou de chêne, ont une forme conique. Mesurant de 18 à 54 mm en diamètre, ils correspondent au diamètre des trous et portent, eux

---

<sup>515</sup> Les élingues (*carhooks*) comportent deux crochets de fer qui s'attachent aux «fisteaux» à chaque bout de la barrique et, par l'entremise d'une corde passée entre les crochets, permettent de hisser la futaille. Cet appareil ne figure pas dans les règlements corporatifs d'arrimeurs où sont mentionnés les cordages, les poulies et les «nasses» (sangles?) comme équipement pour la manutention de futailles. Jourdan, *et al.*, *loc. cit.*

<sup>516</sup> L. Ross, *op. cit.*, pp. 135-141. L'un de ces fragments de tissu, mesurant moins de 2 cm par 1 cm, a été récupéré d'un trou de bonde. *Ibid.*, photographie p. 139 et p. 141: «...the fabric was a plain woven (over-under weave) baste cloth with approximately 12 single-ply, Z-twist warp threads per cm and eight, single-ply Z-twist weft threads per cm... It is suggested that fragments used as gaskets for barricas may have been cut from old sailcloth...»

aussi, l’empreinte de la toile de calfatage. L’insertion des bondes et des bouchons de trou d’aération constituait donc une seule opération, à *Buitres*, et suivait l’entonnaison de l’huile.

La production de liège était dominée, vers 1565, par la région d’Angoulême dans le bassin versant de la Dordogne,<sup>517</sup> même si la culture du chêne liège devint une spécialité portugaise.<sup>518</sup> La bonde de chêne rappelle le travail d’un petit métier que nous avons recensé en banlieue de Bordeaux, consistant à préparer des «bertocqs», ou bondes de chêne;<sup>519</sup> ce métier était sans doute très répandu dans les régions vinicoles du Ponant.

## 9. La possession de l’huile

Une opération valait à elle seule tous les autres gestes du tonnelier à *Buitres*. Cette opération indispensable était la prise de possession de l’huile, indiquée par une marque personnelle gravée à l’extérieur de la futaille. Observées sur une soixantaine de barriques (30%), ces marques sont situées dans la région du bouge ou sur un fond. Nous croyons que ces signes, souvent complexes et présentant une grande variété de formes, identifient le propriétaire de l’huile (figure 5.25). Aucune de ces marques ne se répète et on en trouve jusqu’à quatre décorant un seul fût, ce qui confirme l’emploi pluriannuel des barriques. L. Ross a distingué deux styles de marques, l’un composé de deux à quatre lettres alphabétiques et d’autres signes réunis en un chiffre complexe, l’autre caractérisé par des cercles faits à la rouanne et accompagnés de traits simples. La majorité des marques correspond au deuxième style.

En tentant de cerner le sens de ces caractères, nous avons écarté l’une des hypothèses de Ross, à savoir qu’ils auraient identifié le fabricant de la barrique. En effet, selon une étude de M.

---

<sup>517</sup> Cf. ADG, 3E 11183, s.f., (R. Soteau, 3 et 3 août, 2 octobre 1565), chartes-parties pour 98, 75 et 80 balles de liège de André Connydart, marchand de «Confolens en Angoumois», vers Nantes.

<sup>518</sup> F. Oliveira, *Livro da fabrica das naos*, 1570 (Lisbonne: Academia de Marinha, 1991), chapitre 2. Cf. R. Barker, «What Fernando Oliveira did not say about cork oaks», *Proceedings of the VIII Reunion of the Nautical History Society, Aveiro, September 13-19, 1998* (Lisbonne: Ars Nautica, 1999), sous presse.

<sup>519</sup> ADG, 3E 1372, s.f. (A. Berthet, 25 avril 1564), vente de 7 milliers de *bertocqs* par un laboureur d’Essines.

Roborel de Climens sur les marques d'artisan utilisées comme signature vers 1600 à Bordeaux, le style de marque aurait varié en fonction du métier. Pour concevoir un chiffre qui lui était personnel, l'artisan s'inspirait, d'après Roborel de Climens, d'un outil propre à son métier. Ainsi, les charpentiers de barriques traçaient souvent une variante stylisée de la selle à tailler, ou «bastringue».<sup>520</sup> Au sens strict, la démonstration proposée par Roborel de Climens s'applique toutefois, selon notre recensement de 80 marques de tonnelier dans les archives notariales de Bordeaux vers 1565, à six ou sept cas tout au plus. Néanmoins, si l'on compare ces marques à celles d'autres métiers et, à celles employées par des marchands, on reconnaît facilement la griffe des «charpentiers de barriques». Ceux-ci utilisent des combinaisons de lignes droites, par exemple des variantes de «X», de flèches ou de traits barrés dans le style noté par Roborel de Climens (figure 5.26). Quant aux marchands, on retrouve précisément les deux styles relevés à Red Bay: des combinaisons de cercles chevauchants et des lettres et symboles organisés le long d'un trait vertical ou d'une croix. Apparaissant en marge d'un certain nombre de chartes-parties, ces marques auraient servi à identifier l'expéditeur d'une partie des biens dans un chargement constitué par plusieurs marchands. Cette pratique irait donc de pair avec la coutume des marchands ponantais consistant à minimiser les risques de la «fortune de mer» en répartissant un envoi sur plusieurs navires, et à partager un avitaillement avec d'autres marchands.

On ne peut toutefois pas en conclure que les marques de Red Bay se rapportent aux marchands d'huile de baleine. Il faut aussi rendre compte de la variété des marques figurant sur les barriques, ainsi que de la présence de marques sur seulement un tiers des fûts. Certaines marques ont été partiellement effacées, ce que suggère que d'autres ont pu entièrement disparaître. Enfin, les marques et l'absence de marques sont constatées aussi souvent sur une barrique neuve que sur une barrique usagée. Nous en concluons que les marques se rapportent au partage des gains de la pêche et qu'elles identifient des membres d'équipage ou, peut-être, des bourgeois ayant acheté d'avance quelques barriques d'un marin. Ainsi, chaque marque correspond à une obligation. En effet, la part de l'équipage s'élevait au tiers de la cargaison, ce qui correspond à la proportion des barriques arborant une marque.

---

<sup>520</sup> M. Roborel de Climens, *op. cit.*, pp. 470-483.

Il arrive qu'on parvienne à reconstituer un nom à partir des différents éléments du signe. Il ne s'agit pas là d'une langue de runes ou de hiéroglyphes, mais plutôt d'un style d'expression personnalisé qui s'est inspiré du chrisme, la marque du Christ. On retrouve souvent, couronnant le chiffre, un symbole qui ressemble à un «4» ou un «A». Le marchand bordelais Arnaud de Mynvielle l'employait dans sa marque organisée sur une barre verticale, où il était suivi d'un «d» à travers la barre et, en bas du signe, d'un «M» (figure 5.27). Ainsi lit-on «A d M», pour Arnaud de Mynvielle. Dans la même charte-partie se trouve la marque d'un frère d'Arnaud, Phelip de Mynvielle, dont la marque «P d M» ne varie que pour la lettre du haut. On peut comparer aussi celle d'un Bertrand de Minvielle, composée à partir de «B D M» selon un principe stylistique similaire, mais qui incorpore un étendard en haut du signe.<sup>521</sup>

L'exemple des marques des Mynvielle offre une avenue pour aborder celles de Red Bay. On y distingue les lettres «A d S» accompagné d'autres symboles indéchiffrables (figure 5.28), qui correspondent en partie aux initiales de Joan Andres de Semper, résident d'Orío ayant acheté d'avance quatre barriques d'huile d'un marin en partance sur le *San Juan*.<sup>522</sup> Une autre marque contient «R d A», évoquant les initiales de Ramon de Arrieta, capitaine du *San Juan* lors de son voyage fatidique (figure 5.29).<sup>523</sup> Très provisoire, cette lecture illustre néanmoins la logique sous-tendant ce style de marques d'expéditeur.

Le deuxième style de marques de Red Bay, composé de combinaisons de cercles, figure aussi dans les archives notariales de Bordeaux.<sup>524</sup> Moins personnalisé que le premier, il fait appel à la rouanne pour graver un chiffre dans le bois. Dans un exemple d'avitaillement d'huile, de vin, de prunes et de térébenthine par cinq individus, les deux groupes de barriques d'huile de baleine portaient

---

<sup>521</sup> ADG, 3E 7073, fo. 297r (21 avril 1597), Arnauld et Phelip de Mynbielle, et 3E 7067, fo. 58v (14 février 1591), Bertrand de Minvielle. Mes remerciements à Laurier Turgeon pour la communication de ces références.

<sup>522</sup> AHPG, III, 1791, fo. 20r-21r (P. de Yturriaga, Orío, 20 avril 1565), le vendeur est Bartholome de Arsu.

<sup>523</sup> Le nom de Ramos de Arrieta, dit Borda, de Pasajes figure notamment dans AHPG, III, 1791, fo. 20r-21r (P. de Yturriaga, Orío, 20 avril 1565); *ibid.*, fo. 34r-v (S. de Yturriaga, Orío, 1 mai 1565); III, 1792, fo. 41r-42r (P. de Yturriaga, Orío, 8 June 1566); ARC, Wals fenecidos, legajo 31, caja 160-1 (1575), témoignage de Joanes de Portu et de Domingo de Echaniz; cf. S. Barkham (1982), spéc. annexe 5, pp. 73-74.

<sup>524</sup> Cf. E. Picot-Bermond, «Sur quelques marques de marchands au XVI<sup>e</sup> siècle d'après les archives notariales bordelaises», *Revue Archéologique de Bordeaux*, 81 (1990), pp. 181-184.

la même marque (figure 5.30).<sup>525</sup> Il semble néanmoins que ce style ait été associé moins à une marchandise qu'à son contenant, le fût de bois.<sup>526</sup> En effet, les cercles n'apparaissent jamais, par exemple, sur des balles de pastel dont l'emballage en sacs de canevas s'appropriait à l'écriture avec un pigment, ce qui permettait une grande variété de formes. Ainsi, les marques sur les balles de pastel contrastent fortement avec celles qui sont associées aux produits expédiés en fût; des négociants de pastel de Toulouse, de Bilbao et d'Angleterre concevaient des marques très élaborées à partir d'initiales et d'autres symboles encore mystérieux (figure 5.31).

Les marques indiquent sans doute la propriété des barriques d'huile, mais le sens de chaque marque semble ancré dans l'individualisme propre au XVI<sup>e</sup> siècle et dans les usages propres à l'espace atlantique septentrional. Environ les trois quarts des individus identifiés par les marques de Red Bay semblent n'avoir pas conçu leur identité personnelle dans les termes d'un nom écrit, mais plutôt dans les termes d'une figure. La similarité stylistique entre la majorité des marques archéologiques et les marques de tonnelier à Bordeaux en 1565 permet de suggérer que les marins de Red Bay, comme les tonneliers de Bordeaux, ne pouvait pas lire, écrire ou signer. Pourtant, ils ressentaient le besoin de s'identifier, au même titre que la minorité d'individus s'étant identifiée à l'aide de monogrammes. La limite entre la société analphabète et partiellement scolarisée semble peu accusée dans la pêche baleinière; en effet, les deux styles de marque confondus à Red Bay - l'un étant influencé par une culture de l'écriture, l'autre par l'habitude des symboles figuratifs - correspond avec l'arrivée massive de gens non scolarisés dans le monde du capitalisme maritime.

En essayant de comprendre ces signes personnels, il nous semble que les marques de Red Bay, qui mettent en relief la place de l'individu moyen dans l'industrie baleinière, constituent, selon l'expression de L. Binford, une «*pierre de Rosette*» pour comprendre l'Atlantique septentrional vers

---

<sup>525</sup> ADG, 3E 2418, fo. 76r-77r (R. Brigot, 17 avril 1565): avitaillement au nom d'un marchand hollandais, de 27 «tonneaux de vin de Gailhac quites de breuvages merchez de semblable marche [1<sup>re</sup> marque], neuf barricques de huile de balayne marchees de cestes autre merche [2<sup>e</sup> marque], ... Sire Peryc Bouhard jurat de Bourdeaux, de deux tonneaux et demy de prunes marchez de ceste marche [3<sup>e</sup> marque], et Sire Jehan Bireboom deux tonneaux de tourmentine en douze barilz et deux barricques marchez de ceste merche [4<sup>e</sup> marque], et neuf barricques de huile de ballayne marchees de ceste autre marche [encore la 2<sup>e</sup> marque]...»; cf. fo. 858r-860r (*ibid.*, 8 décembre 1565).

<sup>526</sup> Les marques des frères Minvielle figuraient sur des barriques de vin: «... soixante thonnoeaux de vin plains et huillez quites de breuvaiges, scavoir ledit Phelip quarante thonnoeaux merquez de la premiere merque de dehour [en marge] et ledit Arnaut vingt thonnoeaux merquez de la seconde merque...»; ADG, 3E 7073, fo. 297r (21 avril 1597).



1565. La participation active des marins et des artisans à la construction de l'espace océan jette un pont entre le capitalisme des grands armateurs, visible à cette échelle, et le travail des ouvriers anonymes, apparent à l'échelle «atelier». Dans la troisième partie de cette thèse, notre regard se portera sur quelques-uns de ces hommes.

## 10. L'arrimage à bord du baleinier

La dernière responsabilité des tonneliers à *Buitres* était d'arrimer les barriques dans la cale du navire. Dans leurs positions *in situ*, les barriques ont été posées sur le bouge, toujours avec la bonde et les ligatures de cercles vers le haut, et orientées longitudinalement par rapport à la quille du navire. Ainsi, en superposant les futailles, les rangs supérieurs épousaient les flancs saillants du navire. L'orientation de la bonde vers le haut était une mesure de prudence, mais assurait aussi que l'huile ne soit pas en contact avec la douve de bonde, de moindre qualité, et que les ligatures de cercle soient en haut. Enfin, les fonçailles étaient verticales afin de mieux porter le poids des couches supérieures de futailles (figure 5.32).

Entre les rangées de barriques, des cales et des coins stabilisaient la cargaison. Les traces d'outillage sur ces pièces de bois, cueillies sur la côte, révèlent l'emploi d'une hache. Un tel instrument figure dans un inventaire après décès bordelais: «deux haches servant a arrimer navyres».<sup>527</sup> Les marques de hache sont d'ailleurs associées à d'autres opérations qui avaient lieu à *Buitres*; elles figurent notamment sur les pattes de cercles et sur les arêtes de chanteaux de rechange préparés sur place. En revanche, elles ne sont pas relevées parmi les traces d'outillage associées aux ateliers forestier et urbain, ce qui confirme la vocation spécifique de cet outil d'arrimeur de navire que les tonneliers baleiniers employaient.

---

<sup>527</sup> ADG, 3E 6020, s.f. (F. Faure, 31 août 1568).

## Le nouveau métier de tonnellerie baleinière

Les vestiges de Red Bay révèlent les gestes professionnels du métier de tonnelier tel qu'il s'exerçait dans l'atelier baleinier. Si ce métier était inédit, ses gestes n'étaient pas originaux, mais furent recueillis dans d'autres branches déjà existantes de la tonnellerie comme celles du «cerclier», du tonnelier «parti en rabattage», du «laboureur» vinicole et de l'«arrimeur de navire». En revanche, leur regroupement à *Buitres* nécessitait une nouvelle conceptualisation de l'atelier, ce qui résulta en une division du travail moins linéaire que celle qui avait cours dans les ateliers forestier et urbain, et constituée plutôt d'opérations simultanées.<sup>528</sup> L'originalité de cette façon de travailler semble avoir été reconnue par les concurrents anglais, qui insistaient sur l'importance d'embaucher un Biscaïen «sachant monter la futaille» pour prendre en charge l'atelier baleinier. Les armateurs visaient la finition, le remplissage et le chargement de barriques simultanés dès l'installation sur la côte de *Zeria*, au rythme requis par les cadences de la pêche et de la fonte du lard. Cette organisation présageait la production continue et la division du travail industrielles, même si les techniques héritées du métier artisanal continuaient à caractériser les opérations individuelles.

## 5.2. La route de l'huile

Dans les ports de réception de l'huile, des gestes de tonnelier laissaient parfois des traces sur les barriques de Red Bay, permettant ainsi de prolonger notre chaîne technique jusqu'aux marchés d'huile dans les pays de la Manche. Cependant, les opérations de tonnellerie dans les chais de transbordement en Biscaye et dans les ports «au-delà les Raz» demeurent les maillons les plus obscurs de la chaîne technique évoquée par nos futailles.<sup>529</sup> Aucune division du travail ne se dégage des indices que nous avons pu identifier. Toutefois, il est possible d'estimer le nombre de fois que les barriques perdues

---

<sup>528</sup> Ainsi B. Gilles, *op. cit.*, distingue entre des «filiales techniques» et des «complexes techniques».

<sup>529</sup> D'autres détails sur le déchargement de futailles et sur l'activité des douaniers se trouvent dans *Les ordonnances des rois de France de la troisième race...* éditées par Jourdain, Decrusy et M. Isabert, *op. cit.*, *loc. cit.* et dans W.W. Hening, *Statutes at large, being a collection of all the laws of Virginia from the First Session of the Legislature, in the Year 1619* (New York: 1823), 8 juin 1680, vol. 2, p. 475; mai 1730, vol. 4, pp. 247-265.

à Red Bay ont été utilisées en comptant le nombre de trous d'inspection et d'éclairer un autre indice, intrigant: la présence de chiffres romains gravés sur certaines futailles. Le tableau 5.4 présente les deux indices et les opérations qu'ils évoquent:

<b>Tableau 5.4. Opérations de tonnellerie dans le marché d'huile</b>	
<b>Indice archéologique</b>	<b>Opération évoquée</b>
<b>Mise en marché de l'huile</b>	
1. Trous d'inspection	1. Inspection de l'huile
<b>Retour des barriques vides</b>	
2. Chiffres romains gravés à l'intérieur	2. Comptage des barriques vides

### **1. L'inspection de l'huile**

Rappelons encore l'hypothèse énoncée par L. Ross concernant les trous rebouchés qui se concentrent près du trou de bonde et témoignent donc de l'inspection des huiles sur les quais de réception. L'impression, confirmée par notre analyse statistique, est très nette pour quelques barriques où de deux à cinq trous dans la zone du bouge sont les seuls de la sorte dans la barrique entière. D'autres exemples sont encore plus convaincants: des barriques arborent jusqu'à 19 trous rebouchés dans les zones accessibles à un inspecteur mais aucun dans les zones inaccessibles; ces barriques sont d'ailleurs rebâties ou réparées, ce qui est le signe d'une carrière longue.<sup>530</sup> Hormis ces cas exceptionnels, le nombre de trous d'inspection indique que la vie d'une barrique d'huile de baleine, en 1565, était de 5 à 10 ans. Parmi les barriques «neuves», plusieurs présentent déjà un trou rebouché, indiquant qu'elles avaient déjà servi lors d'un voyage antérieur.

À Bordeaux, l'huile de baleine était inspectée, comme l'étaient la chair de baleine et les différentes sortes de poisson, par les «maîtres visiteurs de poissons jurés de Bordeaux», office détenu en 1565 par Gabriel Caille et Pierre Dartiguelongue, tous les deux également bourgeois et

---

<sup>530</sup> 24M 14M9 (19 trous), 14M16 (7), 14M25 (11), 14N12 (14), 16M14 (5), 16N18 (5) et 16N23 (6).

marchands.<sup>531</sup> Des attestations d'avaries éclairent le travail de ces fonctionnaires. S'ils détectaient, au cours des prélèvements, une barrique d'huile avariée, ils réunissaient l'équipage qui l'avait apportée à Bordeaux, la barrique était ouverte et l'avarie constatée en leur présence et devant l'acheteur de la barrique. Parfois, tout le contenu était perdu, mais, dans le cas d'une barrique de morue, il arrivait que seuls les poissons en contact avec deux ou trois douves étaient avariés.<sup>532</sup>

## 2. Le comptage de barriques vides

Renvoyées aux ports de la Biscaye, les barriques voyageaient encore «en botte», démontées et apparemment mises en des futailles plus grandes. Cette redistribution de futailles vides, relevée dans à peu près tous les ports du Ponant, demeure relativement inconnue sur le plan matériel, et nos barriques en fournissent alors un rare témoignage par l'indice du comptage de futailles démontées.

Sur plusieurs barriques, on observe en effet des chiffres romains qui ont été interprétés, par L. Ross et C. Bradley, comme des numéros «8», «33» et «41» (figure 5.33).<sup>533</sup> Trouvés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des pièces, 12 chiffres ont été relevés. La majorité représente clairement des «33», alors que le chiffre identifié comme un «8» et ceux qui ont été interprétés comme des «41» posent certaines difficultés d'identification. Le «VIII» recensé par C. Bradley débute dans une zone rongée par les tarets et semble, à nos yeux, être un «XIII» ou un autre chiffre se terminant par les mêmes caractères (23, 33, *et cetera*).<sup>534</sup> Pour ce qui est des trois chiffres romains interprétés par L. Ross comme des «41», au moins l'un d'eux a été manifestement mal lu car, en fait, les traits identifiés

---

<sup>531</sup> ADG, 3E 5405 (N. Duprat, 5 mars 1565), fo. 930v-932r. À Bordeaux, le vin en barriques était acheté après avoir été «tasté, goûté et agréé». Cf. ADG, 3E 9850, f. 217r-217v (N. Payron, 17 juillet 1564).

<sup>532</sup> ADG, 3E 5418, fo. 205v-206r (N. Duprat, 14 février 1578). S'agit-il des «douelles rouges»? Pour les barattes de beurre avarié, 3E 5406, fo. 678v-679r (N. Duprat, 3 novembre 1565), et pour la «baleine», 3E 5407, fo. 1055r-v (N. Duprat, 10 septembre 1566).

<sup>533</sup> Ce sont respectivement les chiffres romains de VIII, de XXXIII et de XXXXI.

<sup>534</sup> C. Bradley, *Preliminary Analysis of the staved container remains recovered from the 1981 underwater excavations at Red Bay* (Ottawa: Parcs Canada microfiche 260, 1982), pp. 9, 50.

comme l'ultime «X» du «XXXXI» ne se croisent pas, mais sont parallèles, formant «II».<sup>535</sup> Il s'agit donc d'un autre «33». À la lumière de ces chiffres mal identifiés, il faut désormais considérer comme provisoire la lecture, par Ross, des deux derniers «41» qui ont été relevés sur des pièces remises à l'eau à Red Bay. Selon le relevé de ces pièces, les chiffres sont partiellement brouillés par d'autres traits ou égratignures<sup>536</sup> et il est fort probable que le «33», confirmé dans 10 cas sur 12, soit en fait le seul numéro indiqué sur les barriques.

Quant à la signification de ces caractères, les chiffres romains, souvent abrégés ou stylisés, étaient couramment employés dans tous les métiers du bois au moment du comptage ou de la mise en ordre des pièces.<sup>537</sup> L. Ross a avancé deux hypothèses sur leur signification, mais n'a jugé ni l'une ni l'autre comme satisfaisante. Selon la première, les chiffres auraient représenté la numérotation des douves d'une barrique destinée à faciliter leur remontage dans leur ordre d'origine, à l'instar d'une futaille romaine découverte en Angleterre.<sup>538</sup> Selon la seconde, les chiffres auraient indiqué le nombre de barriques achevées par un ou des artisans. Toutefois, aucune de ces hypothèses basées sur le principe d'une séquence de numéros ne s'accorde avec la répétition d'un chiffre unique (ou de deux) telle qu'elle a été observée sur nos futailles.

Nous avons alors exploré, et rejeté, une troisième hypothèse selon laquelle ce chiffre aurait désigné la jauge des fûts. L'hypothèse a été testée selon cette logique: en divisant par 33 la capacité des barriques, 223,6 litres en moyenne, le résultat devrait correspondre à une mesure connue. Ce calcul nous donne environ 6,8 litres, ce qui disqualifie le *gallon* anglais, le *stekkan* hollandais, le *pot*

---

<sup>535</sup> Parcs Canada 24M, 24M1-5 et 24M5-2 et -3. L. Ross, *op. cit.*, pp. 115, 162, 168-170.

<sup>536</sup> Parcs Canada 24M, 12N20-3 et -31. L. Ross, *op. cit.*, pp. 168-170.

<sup>537</sup> X. Otero et P. Yoldi, *op. cit.*, p. 90; M. de Blainville, *Traité de la Jauge universelle* (2<sup>e</sup> édition, corrigée et augmentée par Mr Hacquet, Prêtre; Rouen: Jean-Baptiste Besongne, 1726), pp. 216-217.

<sup>538</sup> Voir K. Kilby, *op. cit.*, plate 58 et pp. 99-100.

français<sup>539</sup> et l'*arroba* castillane.<sup>540</sup> Le plus proche serait le *velte* français de 7,611 litres; toutefois, l'une des barriques marquées d'un «33» (14M9) ne contient que 228,6 litres, alors que 33 *veltes* équivalent à 251,2 litres. Cette hypothèse aussi a donc été abandonnée.<sup>541</sup>

Il nous semble plutôt que le «33» désigne le nombre de barriques démontées équivalant à un tonneau de fret maritime. Cette hypothèse s'inspire, d'une part, de la charte-partie de 1565 concernant la *Marie* de Cônac qui, en spécifiant que 218 barriques démontées faisaient «jusqu'à» sept tonneaux de fret, fixe le nombre de barriques par tonneau à au moins 31 unités.<sup>542</sup> D'autre part, la proportion de barriques portant un chiffre romain est d'environ une sur 33. En effet, les 12 chiffres figurent également sur les douves et les fonçailles et sont donc associés aux composantes de 6 barriques sur 196, soit environ une sur 33. Cette relation semble juste, parce que le volume du bois (douves et fonçailles) dans 33 des barriques de Red Bay (1,03 m<sup>3</sup>) est similaire au volume des quatre barriques entières (1,06 m<sup>3</sup>) qui étaient considérées comme un tonneau de fret.<sup>543</sup> Ainsi une centaine de barriques vides pouvait être calculée à 3 tonneaux. Cette analyse nous a donc conduit à interpréter les chiffres romains comme signes du comptage des barriques démontées par tonneau de 33 pièces, avant leur renvoi en Biscaye.

---

<sup>539</sup> En Angleterre, le *hogshead* d'un quart de tonneau contenait 63 ou 64 *gallons* de 3,785 litres (235 ou 242 litres); en Hollande, le *kwartel* contenait 12 *steekan* de 19,4 litres (233 litres). H. Hall et F.J. Nicholas, dirs., «Select tracts and table books relating to English weights and measures (1100-1742)», in *Camden Miscellany*, 15 (London: Camden Society, 1929), p. 29; J. Verhoeff, *De oude Nederlandse maten en gewichten*, 2<sup>e</sup> éd. (Amsterdam: Meertens-Instituut, 1983), pp. 111, 125.

<sup>540</sup> P. de Balzola, *op. cit.*, pp. 40-43 et Tableau 12.

<sup>541</sup> En revanche, un tonnelier baleinier, Esteban de Olaçaval, affirme avoir «écourtées» des barriques de 19 *arrobas* (259,4 litres d'huile), afin de les rendre conformes au contenu habituel de 16 *arrobas* (218,4 litres). AGDG (Tolosa), Civiles Mandiola 424, fo. 41v-42r (1590): «... y tambien la demas barriqueria ... por ser muy grandes y mas que las otras que hordinariamente se acostombran traer de Terranoba, las achicaron e pusieron en la horden acostumbrada que es comun diez e seys arrobos y aquellas bien heran de cantidad de diez e nuebe arrobos...»

<sup>542</sup> ADG, 3E 3042, fo. 52v-53r (P. de Cazamajour, 21 avril 1565).

<sup>543</sup> Les espaces vides entre barriques explique pourquoi le volume d'un tonneau de fret, d'après les formules officielles du XVI<sup>e</sup> et du XVII<sup>e</sup> siècle, était environ 1,5 fois plus élevé, à 1,52 m<sup>3</sup>.

<b>Tableau 5.5. Chiffres romains observés sur des douves et fonçailles de barrique</b>				
<b>Numéro</b>	<b>Objet</b>	<b>Chiffre observé</b>	<b>Chiffre</b>	<b>Références</b>
<b>Faces internes</b>				
12M21-11	douve	XXXIII	33	LR: fig. 76b
24M1-5; 24M5-2, -3	trois douves	XXXXI	41?	LR: 162, fig. 76a
12M21-25	pièce maîtresse	XXXIII	33	LR: fig. 76g
12M18-17	aisselle	XXXIII	33	LR: 115, figs. 72a, 76g
12M19-29	chanteau	XXXIII	33	LR: 115; fig. 76g
14M9-26	aisselle <i>cum</i> barre	XXXIII	33	LR: fig. 76f
14N25-12	douve	VIII	partiel	CB: 9, fig. 7b
16N9-22	aisselle	IIIVIII	partiel	CB: 9, fig. 7c
<b>Faces externes</b>				
18N14-6	douve	XX	partiel	LR: fig. 75a
14M19-25	aisselle	XX	partiel	LR: fig. 75b
14N10-4	chanteau	XX	partiel	LR: 115; fig. 75c
12N20-3	douve	XXXXI	41?	LR: 162, fig. 18
12N20-31	chanteau	XXXXI	41?	LR: 115; fig. 18

### **Conclusion. L'échelle «atelier» et la division du travail**

La tonnellerie baleinière s'inscrit donc dans l'une des grandes ruptures de l'histoire, selon laquelle les rythmes saisonniers observés traditionnellement par des artisans aboutirent à une division du travail industrielle. Cette rupture s'opéra toutefois de plusieurs façons. D'une part, on constate l'enchaînement des hautes saisons de plusieurs métiers par les armateurs baleiniers, ce qui respectait le rythme saisonnier traditionnel des différents artisans de la tonnellerie au Ponant tout en mettant sur pied une industrie transatlantique dont l'activité était soutenue durant toute à l'année. D'autre part, on s'aperçoit qu'à la division du travail linéaire se substituait, à la station baleinière, une division du travail en parallèle, ce qui représentait, selon les concepts de B. Gilles, un pas certain vers le modèle industriel. L'espace maritime lui-même apparaît comme un élément de cette rupture: plus on s'éloignait du bercaïl ponantais, plus le travail était recomposé.

Ainsi les barriques de Red Bay donnent lieu à des perceptions divergentes de l'espace atlantique septentrional: cohérente à l'échelle «océan», divisée à l'échelle «atelier». Cette divergence transparait également lorsqu'on compare les concepts associés à chaque échelle. Le capitalisme

maritime et le concept d'espaces nouveaux qui sont reliés à l'échelle «océan» contrastent avec les idées de vie matérielle et de la division du travail qui permettent de comprendre l'échelle «atelier». Les deux échelles se situent aussi à des niveaux d'abstraction différents. En effet, les articulations spatiales, temporelles et matérielles de l'Atlantique septentrional semblent plus théoriques que les gestes, les outils et les matériaux des artisans. Cette difficulté d'établir une pensée cohérente entre les deux échelles, nous l'avons comprise au sens évoqué par L. Binford dans son appel pour la construction d'un discours intermédiaire (*middle-range theory building*), sur la base des sources non archéologiques. Ainsi, le regard à l'échelle intermédiaire du port de Bordeaux permet de débusquer d'aucuns des artisans-marins que nous avons déjà rencontrés à travers leurs marques personnelles, ces gens du *middling sort* qui avaient la main sur les barriques et l'esprit dans le monde du capitalisme maritime.



# **PARTIE III. L'ÉCHELLE «PORT». TONNELIERS, MARINS ET ÉLARGISSEMENT SOCIAL DU CAPITALISME**

## **Chapitre 6. Les tonneliers maritimes à l'échelle «port»**

Dans cette troisième partie, nous explorerons une échelle intermédiaire délimitée, d'une part, par les techniques manuelles et la division du travail dans l'atelier des tonneliers et, d'autre part, par la construction de l'espace atlantique septentrional par les armateurs baleiniers. L'étude de la communauté de tonneliers portuaires de Bordeaux permet de recomposer les perceptions divergentes qui ont émergé de notre étude des barriques de Red Bay. Plusieurs de ces artisans sont allés à la pêche baleinière au Labrador vers 1565, une activité qui émanait naturellement des structures de la communauté mère. Les tonneliers eux-mêmes vivaient et travaillaient à la rencontre des mondes des ouvriers et des grands armateurs et semblent incarner la dualité que nous avons décelée dans les futailles archéologiques.

La communauté de tonneliers à Bordeaux semble, de prime abord, caractérisée par une diversité de spécialisations, par une hiérarchie socioprofessionnelle et par l'enracinement dans toutes les paroisses de la ville girondine. Toutefois, en adoptant une perspective spatiale, nous chercherons à cerner le contexte socioprofessionnel des tonneliers qui sont allés à la pêche à la baleine au Labrador en 1565 et 1566. Nous verrons aussi que ce métier oscillait entre l'artisanat manuel et le monde des marchands bourgeois. Si le métier comportait des limites à l'avancement posées notamment par l'emprise des marchands des matériaux de tonnellerie, des modèles de réussite individuelle à l'intérieur du métier, les maîtres bourgeois, étaient visibles dans chaque quartier. Nous regarderons enfin les deux voies d'avancement rapide ouvertes à un jeune artisan ambitieux mais sans fortune, la construction de futailles comme maître-entrepreneur abrité par un marchand, et l'arrimage de navires sur le port qui mettait l'artisan en rapport avec le commerce maritime et la grande pêche transatlantique. Mi-artisan mi-marchand, le tonnelier de Bordeaux incarnait les paradoxes identifiés par l'étude des barriques de Red Bay.

### 6.1. Le monde des tonneliers à Bordeaux. Espace et profession

Bordeaux, centre vinicole depuis le Moyen Âge, devint en plus au XVI<sup>e</sup> siècle un centre d'armement pour la pêche terre-neuvienne. Dans un développement parallèle, le grand nombre de tonneliers œuvrant dans les vignobles, dans les ateliers urbains et sur le port comme arrimeurs, fit de Bordeaux un lieu privilégié pour le recrutement de tonneliers-marins. Comme les laboureurs dans la banlieue de la ville, les tonneliers occupaient un terrain socio-économique intermédiaire, entre le grand nombre de non affranchis, dont la vie passait rarement par la boutique du notaire, et les «bourgeois et marchands», qui y étaient sur-représentés par rapport à leur petit nombre.

Les tonneliers du XVIII<sup>e</sup> siècle ont été étudiés sous l'angle de leur place sociale en milieu rural et urbain, de l'érosion de leurs salaires à la campagne et de leur migration à Bordeaux où ils se sont regroupés dans les quartiers portuaires. Selon J.-P. Poussou, leur cas est typique de l'attraction urbaine et de la mouvance démographique en Bordelais à cette époque.<sup>544</sup> Toutefois, la migration des tonneliers ne s'arrêtait guère aux bords de la Gironde car, déjà dans les années 1540, ils embarquèrent au Port de la Lune pour la Terre-neuve.<sup>545</sup> Ainsi, l'afflux d'artisans ruraux vers la ville fut contrebalancé, au fil des siècles, par ce débouché outre-mer pour la main-d'œuvre et la production tonnelière. Si la demande des armateurs permettait de maintenir un certain équilibre démographique au sein de la tonnellerie bordelaise, c'est que l'industrie elle-même, qualifiée de «gros artisanat» par B. Gallinato, demeurait à maints égards à cheval entre l'artisanat médiéval et l'industrie moderne. Déjà vers 1565, nous détectons des signes d'un tel équilibre, à l'époque même où la barrique

---

<sup>544</sup> J.-P. Poussou, *op. cit.*, spéc. pp. 133-134 et 336; cf. B. Buda, *op. cit.* et R. Pijassou, in Fr.-G. Pariset, *et al.*, *Bordeaux au XVIII<sup>e</sup> siècle* (Bordeaux: SEVPEN, 1968), pp. 155ff et 184, et B. Gallinato, *op. cit.*, pp. 286, 289.

Pour l'année 1565, la proportion de minutes concernant la tonnellerie est de 6%, mais varie de 3 à 12% selon les notaires. Le nombre de références plafonne au printemps et baisse à l'automne.

<sup>545</sup> J. Bernard, *op. cit.*, p. 812.

bordelaise fut projetée vers l'océan et devint l'étalon commercial de l'Atlantique.<sup>546</sup> Hommes et barriques suivent donc un trajet historique commun.

### **Les tonneliers de Bordeaux. Une communauté plurielle**

Un premier regard sur les tonneliers de Bordeaux vers 1565 dégage plusieurs spécialisations à l'intérieur du corps professionnel, ainsi qu'une hiérarchie qui rehausse la visibilité d'un certain nombre d'individus. Non moins de 310 charpentiers de barriques, comme ils s'appelaient à l'époque, sont nommés dans les minutes notariales de Bordeaux durant l'année 1565, sous la plume de 25 notaires différents. Ces artisans constituaient le plus nombreux corps de métier de la ville,<sup>547</sup> dont le caractère hétéroclite et stratifié allait à l'encontre des perceptions que nous avons d'un métier artisanal. Certes, nous retrouvons des individus qui correspondent à l'image de l'artisan qui, disposant de ses propres matériaux et secondé par un compagnon ou un apprenti, construisait patiemment des futailles dans les espaces autour de la maison: le chai derrière, la rue devant, une «place vuyde» non loin.<sup>548</sup> En revanche, d'autres hommes du métier se disaient aussi, selon le contexte de leur visite chez le notaire,

---

<sup>546</sup> Cet équilibre ressemble au modèle «proto-industriel» énoncé par F. Mendels, «Protoindustrialisation. The first phase of the industrialisation process», *Journal of Economic History* (1972), pp. 241-261, «Les temps de l'industrie et les temps de l'agriculture. Logique d'une analyse régionale de la proto-industrialisation», *Revue du Nord*, 63, 248 (1981), pp. 21-34; P. Deyon, «L'enjeu des discussions autour du concept de *proto-industrialisation*», *Revue du Nord*, 61, 240 (1979), pp. 9-15 (p. 12); P. Deyon, «Premier bilan et perspectives pour un congrès», *Revue du Nord*, 63, 248 (1981), pp. 5-10; L. Clarkson, *Proto-Industrialisation: The First Phase of Industrialisation?* (London: Macmillan, 1985), pp. 28-38. Un autre aspect du concept proto-industriel, le foyer artisanal campagnard, est traité dans un numéro du *Journal of Family History*, 17, 2 (1992).

<sup>547</sup> Deux siècles plus tard, 766 tonneliers sont recensés par la capitation de 1762, qui en dénombre 322 dans l'enceinte, 349 aux Chartrons et 95 à Saint-Seurin. Ce «gros artisanat» emploie autant ou davantage d'ouvriers que le font, entre 1784 et 1790, les industries émergentes des chantiers navals (700 à 800 ouvriers), des corderies (300 à 400), des raffineries de sucre (300) et des bouteilleries (200). B. Gallinato, *op. cit.*, pp. 286, 289.

<sup>548</sup> Les inventaires après décès notent les outils professionnels dans une pièce «de devant» de la maison donnant sur la rue et dans un chai «de derrière». Cf. ADG, 3E 6019, fo. 17r-17r bis (F. Faure, 27 janvier 1566), Guilhem de Lartigue, maître charpentier de barriques, loue une «certaine place vuyde ... en la grand' rue Saint Remy» et 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 10 mai, 16 juin 1565), Jehannot du Vergier loue une «place» sur le port près du portal de la Grave de l'épouse de Martin Fau, tous charpentiers de barriques comme l'est Pey Videau qui «besogne» à une «place» achetée dans la rue du Bordet.

«bourgeois», «marchands»,<sup>549</sup> «laboureurs», «arrimeurs», «paqueurs», ou «visiteurs de navires».<sup>550</sup> Leur regroupement derrière la bannière des charpentiers de barriques reflète moins une polyvalence personnelle que la diversité des métiers qui touchaient à la vie d'une futaille.

Cette communauté hétéroclite était aussi stratifiée selon des critères socioprofessionnels. Dans une tentative de cerner la hiérarchie du corps professionnel, nous avons établi le nombre de notaires que chaque tonnelier visitait en 1565. Sur 310 artisans, 249 (80%) ont visité la boutique d'un seul notaire, même s'ils pouvaient se présenter devant ce notaire plusieurs fois durant l'année. En revanche, on retrouve une élite de 14 tonneliers (5%) qui étaient en relation avec quatre à neuf notaires.<sup>551</sup> Entre la masse populaire et l'élite du corps de métier, un groupe relativement important de 40 hommes partageait ses visites entre deux notaires, et un groupe de 7 artisans fréquentait les boutiques de trois notaires. Cette répartition simple nous a donc permis de déceler les contours d'une hiérarchie socioprofessionnelle chez les tonneliers et de situer chaque artisan dans cette hiérarchie.

---

<sup>549</sup> Se disant aussi «bourgeois»: Jehannot Anchey, ADG, 3E 6019, fo. 179r-180r (F. Faure, 11 octobre 1565); Jehan Daudizolle jeune, *ibid.*, fo. 223r-224r (23 novembre 1565); Guilhem de Lartigue, Jehan Feydiou, *ibid.*, fo. 77r (18 juin 1565); Jehan de Lespault, *ibid.*, fo. 222v-223r (20 novembre 1565), Naulin de Meyre, *ibid.*, fo. 240r-241v (10 décembre 1565); Jehan Dutey, 3E 2950, fo. 12r-13v (J. Castaigne, 29 mai 1565); Michou de Lafon, 3E 2963, fo. 666r (*ibid.*, 2 novembre 1565); Pierre Taupin, 3E 2954, fo. 226v (*ibid.*, 28 mai 1565); Pierre Buisson, 3E 5405, fo. 981v-982v (N. Duprat, 16 mars 1565); Pey Vidau, Pierre Fichon, 3E 11183, s.f., (R. Soteau, 19 juin, 14 juillet, 8 septembre 1565); Jehan du Vergier, Jehan du Breulha, 3E 7824, fo. 320v-321v (F. de Lalanne, 4 septembre 1563).

Se disant aussi «marchant»: Jehan de la Fourcade, 3E 5405, fo. 934v-935v (N. Duprat, 6 mars 1565) et 3E 11183, s.f., (R. Soteau, 23 avril, 10 septembre 1565); Pierre Fichon, *ibid.* (8 septembre 1565); Vidauld de Lesglise, 3E 6897, s.f. (S. Guay, 19 janvier 1565); Arnaud Fisson, 3E 9850, fo. 281v-281r (N. Payron, 21 septembre 1564).

Se disant aussi «bourgeois et marchand»: Martial de la Feuillie, 3E 7827, s.f. (F. de Lalanne, 2 août 1565) et 3E 6897, s.f. (S. Guay, 8 juin 1565); Arnault Dugraney, 3E 6019, fo. 3r-v (F. Faure, 20 juin 1566); Guilhem de Lartigue, *ibid.*, fo. 20v-21v (29 juin 1566).

<sup>550</sup> «Laboureur» et «charpentier de barriques»: 3E 6019, fo. 173v-175r (F. Faure, 6 novembre 1565); Mathieu Arnoil (Arnouilhe, Arrenouilhe, etc.), 3E 2953, fo. 191v (J. Castaigne, 16 mai 1565); Raymond Mauriau, 3E 7827, s.f. (F. de Lalanne, 13 décembre 1565); Jehan Gaudric, laboureur, entre en apprentissage, *ibid.* (6 juillet 1565); Grimond Roche, 3E 11, s.f. (J. Adenet, 1 janvier 1570).

«Arrimeurs de navire»: Jehanbert Ligaray, Anthoyne de Labarthe, 3E 3042, fo. 12v-13r (Pierre de Cazamajour, 29 mars 1565). «Arrimeurs de vin»: Martin Fanneau, Guilhem Bonenfant, 3E 5406, fo. 643r-644r (N. Duprat, 29 octobre 1565). «Maîtres paqueurs jurés»: Pierre Salault, Bernard Rieu, 3E 5405, fo. 893r-894r (N. Duprat, 1 mars 1565). «Visiteur de navire»: Augier du Vergier, 3E 2417, fo. 1323v-1324r (R. Brigot, 16 mars 1565).

<sup>551</sup> Ces données ne rendent pas compte du nombre de visites par notaire qui, pour certains tonneliers, s'élevait à plusieurs dizaines par année. Au total, 21 tonneliers (7%) visitaient 3 notaires ou plus.

Ensuite, nous avons divisé le caractère des actes entérinés en présence des tonneliers en deux types: ceux reliés à l'activité professionnelle et ceux reliés à la fortune personnelle et au statut civil. Les actes du premier type comprennent contrats de fabrication, achats de matériaux, engagements, *et cetera*, et les actes du second type, ventes d'immeubles et de terres, louages et affermages, héritages, prêts d'argent et changements de statut civil (mariages, testaments, *et cetera*). L'on constate qu'à mesure que le nombre de notaires fréquentés augmente, la proportion d'actes de ce deuxième type s'accroît. Cette importance prise par les affaires personnelles de l'élite est toutefois contrebalancée par un indice qui met en évidence la relation socioprofessionnelle entre les artisans les plus en vue chez les notaires et leurs confrères moins mondains. En effet, les tonneliers qui fréquentaient plusieurs notaires figurent souvent comme témoin ou garant lors de l'acte d'un confrère, ce qui confirme que les membres de l'élite économique jouaient un rôle socioprofessionnel actif à l'intérieur du corps du métier. Ces individus constituent donc une clé pour comprendre la hiérarchie des tonneliers à Bordeaux. Nous ne pouvons toutefois généraliser sur le type d'activité auquel ils s'adonnaient, même si chacun s'appelait «charpentier de barriques». Certains tendaient vers la tonnellerie du port, d'autres vers la tonnellerie vinaire, d'autres encore vers l'activité créancière, vers la revente de matériaux et de fûts ou même, vers le métier allié de charpentier de «haute fuste» (la charpenterie d'immeubles).

Spécialisés et hiérarchisés, les charpentiers de barriques semblent aussi s'être rattachés à une paroisse de résidence. Sur 310 artisans, 231 donnaient une adresse à Bordeaux,<sup>552</sup> et pour 147 de ceux-ci, on connaît aussi la paroisse de résidence,<sup>553</sup> ce qui nous amène à un regard sur le caractère

---

<sup>552</sup> Nous n'avons pas d'adresse pour 27 tonneliers, alors que 52 venaient de l'extérieur. 21 adresses nomment un faubourg proche: Bouscat, Bègles, Cenon, Talence, Bruges, Bassens et Floirac. 31 adresses sont plus éloignées: le Médoc et l'Entre-Deux-Mers; les ports fluviaux jusqu'à La Réole; La Rochelle, Bayonne.

<sup>553</sup> Dans le cas de 16 artisans, nous connaissons même la rue de leur demeure: Jehan Ribereau, rue Traversante (Saint-Michel) ADG, 3E 5405 fo. 727r-v (N. Duprat, 17 janvier 1565); Estienne de Laleman, rue du Ha (Sainte-Eulalie) 3E 5406, fo. 402r-403r, Héliot Guychart et Bernard Rou(s)tey, rue Carpenteyre (Saint-Michel) fo. 727r-728r, Nicolas Channet, grande rue Sainte-Croix (Saint-Michel) fo. 772r-773r (*ibid.*, 16 août, 10, 22 novembre 1565); Jehan de Lespau(it) et Anthoine de Lalanne, la porte Dijau (Saint-Paul) 3E 2417, fo. 926r-v (R. Brigot, 3 janvier 1565), Héliot Maurau et Peyrot de Bertryn, grande rue de Sainte-Eulalie 3E 2418, fo. 631r-632r (*ibid.*, 20 octobre 1565) et 3E 61, s.f. (M. Arfeuille, 14 juin 1565); Arnault et Arnauthon Dugraney, frères, «près du Portal Saint Julien» (la Victoire, Sainte-Eulalie) 3E 6520, s.f. (J. Gealoffier, 7 mars 1565); Jeannot de Bosc, rue Bouhau près la porte Saint-Julian (Sainte-Eulalie) 3E 3877, s.f. (C. Dada, 22 novembre 1563); François Mercier, rue Plante Roze (Saint-Michel), Pierre Tardyt, «grande rue de la porte Digault» (Saint-Paul) 3E 6019, fos. 173v-175v et 236v-237v (F. Faure, 6 octobre, 7 décembre 1565); Jehan de Lalaynne, «au Mirail» (Saint-Éloi) 3E 7827, fo. 187v-188r (F. de Lalanne, 18 mai

des quatorze paroisses dans l'enceinte de la ville (figure 6.1). C'était dans les paroisses étendues et peuplées de Saint-Michel, Saint-Rémy et Sainte-Eulalie que vivaient la majorité des tonneliers.<sup>554</sup> Deux de ces paroisses longeaient la Gironde et abritaient le port: Saint-Michel s'étalait en amont des quartiers centraux de la ville, jouxtant les vignobles de «la Grave», et Saint-Rémy était la plus en aval, touchant aux terres de «la palu de Bourdeaux».<sup>555</sup> La troisième, Sainte-Eulalie, était située dans les hauteurs de la ville, orientée vers les vignes de Talence.<sup>556</sup> Malgré la proportion élevée de tonneliers vivant dans ces grandes paroisses limitrophes, les petites paroisses centrales accueillait aussi, chacune selon sa taille, une partie de la population de ces artisans.<sup>557</sup>

La répartition des artisans par paroisse confirme leur omniprésence dans le tissu social de la ville, impression qui est à peine atténuée par les données dans les actes sur la spécialisation et la place hiérarchique des individus. Pour mieux comprendre l'articulation spatiale de ce corps de métier, il a fallu développer une méthode plus précise qui conjugue spécialisation, hiérarchie et espace urbain. Ainsi nous avons pu débusquer les réseaux de tonneliers maritimes dans leurs espaces portuaires.

---

1565); Raoullet Ferrand, rue Sanguynengue près la grande rue Sainte-Croix (Saint-Michel) 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 27 février 1565).

Pour 1564, 1566 et 1567: Bertrand Lamoureux, grande rue Sainte-Eulalie; Jehan Guirault et Bertrand Dupoyault, à la porte Dijau (Saint-Paul) 3E 1372, s.f., (A. Berthet, 4 janvier, 15, 25 avril 1564); Pierre de Nantes, rue de Médoc (Saint-Maxens), 3E 1374 s.f. (*ibid.*, 3 juillet 1566); Guilhem de Lartigue jeune, rue des Faulcetz (Saint-Rémy) et Estienne Pepeyron, grande rue Saint-Rémy 3E 6019, fos. 160r-161r et 176v-178v (F. Faure, 30 avril, 13 mai 1566); Jehan Daudizole le jeune, entre rue du Puy et rue de Bedille (Bedylet) ou Millanges (Saint-Rémy), George de la Place et Perrin de Brane, rue du Poste ou du Seutre (Saint-Rémy) 3E 6021, fos. 89r-90r et 249r-250v (*ibid.*, 20 janvier, 29 octobre 1567).

<sup>554</sup> Nous avons repéré 49 tonneliers dans Saint-Michel, 29 dans Sainte-Eulalie, 26 dans Saint-Rémy et 1 dans Sainte-Croix, l'extension de Saint-Michel.

<sup>555</sup> Les notaires féminisent unanimement «palu».

<sup>556</sup> Une carte moderne reconstitue les paroisses au XVIII<sup>e</sup> siècle. AMB, «Tracé des paroisses bordelaises. Bordeaux sous Louis XVI.» Les frontières correspondent aux informations tirées des actes notariaux de vers 1565, à l'exception de la limite entre Saint-Rémy et Saint-Pierre. Alors que la reconstitution trace cette limite le long de la rue Saint-Rémi, vers 1565 elle aurait plutôt suivi les rues (actuelles) Métivier, Parlement Sainte-Catherine, Parlement Saint-Pierre et Faussets, et la place de la Bourse. Ce secteur apparemment transféré, où résidaient nombre de tonneliers en 1565, fut rénové au XVIII<sup>e</sup> siècle par l'implantation des places du Parlement et de la Bourse.

<sup>557</sup> Les paroisses et le nombre de tonneliers que nous avons identifié dans chacune sont Saint-Paul (18), Saint-Éloi (16), Saint-Maxens (2), Notre-Dame-de-Puy-paulin (2) Saint-Pierre (2), Saint-Christoly (1), Saint-Projet (1), Saint-Colombe (0) et Saint-Siméon (0). En ajoutant ces tonneliers à ceux des grandes paroisses, le total est 147.

## **Le Bordeaux des tonneliers. Un espace cloisonné**

Si les tonneliers semblent se confondre dans la ville, c'est que nous ne connaissons pas encore le lieu précis où ils deviennent visibles: la boutique du notaire. En fait, les notaires du XVI<sup>e</sup> siècle à Bordeaux sont peu connus;<sup>558</sup> leurs archives ne contiennent ni leurs alliances ni leurs successions ni, surtout, le lieu de leur exercice. Les anciens quartiers de Bordeaux demeurent, en effet, un sujet d'étude peu développé.<sup>559</sup> Cependant, étant donné la tendance des artisans à rester en relation avec seulement un ou deux notaires, notre perception de l'espace propre et des réseaux des tonneliers maritimes peut être approfondie par l'étude des lieux où les notaires recevaient leurs clients.

Nous avons donc conçu une méthode visant à connaître, sinon l'adresse du notaire, au moins l'aire de son activité. Pour chaque notaire, nous avons retenu les adresses d'immeuble trouvées dans les ventes et louages de propriété foncière, dits «transports», le seul type de minute à Bordeaux qui contient toujours une adresse.<sup>560</sup> En reportant ces adresses sur un plan de la ville, leur concentration dans un même secteur révèle l'aire d'activité du notaire; pour plusieurs de ceux-ci, les adresses se concentrent sur un point précis, ce qui révèle le lieu probable de leur exercice (figures 6.1 à 6.10). La précision surprenante de cette méthode, qui augmente bien sûr avec le nombre d'adresses retenues,

---

<sup>558</sup> Leur métier fut limité à 40 notaires en 1520; les registres annuels d'environ 35 notaires sont déposés pour les années 1560. Vu la minceur de certains registres et l'ampleur des intérêts commerciaux de quelques notaires (J. Gealofier, M. Haton, G. Goyon, G. de Lacoste, en la seule matière de vignoble), on voit que le titre de notaire royal pouvait être une sinécure. En effet, vers 1570, le jurat Jehan de Jehan (un marchand qui nous est familier) fit requête au Parlement de «faire le nécessaire pour ramener à quarante le nombre des notaires de la ville». J. Gaston, *La communauté des notaires de Bordeaux (1520-1791)* (Toulouse: Presses Universitaires du Mirail, 1991), pp. 39-46. C'était sans doute la vénalité dans les marges de la profession plutôt que le nombre comme tel qui inquiétait.

<sup>559</sup> Les instruments de recherche actuellement disponibles donnent seulement le nom du notaire et l'année pour chaque registre. À titre de comparaison, à Paris où les adresses du notaire et du client sont connues, les études spatiales révèlent qu'une distance de 200 mètres tout au plus les séparait. Cette particularité des archives notariales de Paris permet l'analyse fine des quartiers. Cf. B. Allaire, «Le commerce des fourrures à Paris et les pelletteries d'origine canadienne en France (1500-1632)», thèse de Ph.D., Université Laval, Québec, 1995), p. 15: «...la plupart des notaires résidaient dans les rues adjacentes ou dans la même rue que le pelletier.»

<sup>560</sup> Les «transports», deux à trois fois plus longs que la plupart des actes, sont d'ailleurs faciles à repérer.

montre que les notaires tiraient la plupart de leur clientèle d'un bassin géographique limité, d'un rayon d'environ 200 mètres.<sup>561</sup>

Ainsi nous pouvons identifier les notaires les plus près du port. Dans Saint-Rémy, le secteur du port en aval du centre-ville, il s'agit de François Faure et dans Saint-Michel, le secteur à l'autre limite de la ville, des notaires Nicolas Duprat et René Soteau.<sup>562</sup>

Il s'agissait ensuite d'établir la clientèle de chaque notaire. La majorité des tonneliers, dont le nom est associé à un notaire unique, ne nécessite aucune analyse. Cependant, pour la soixantaine d'artisans en relation avec au moins deux notaires (et surtout pour les 21 qui en fréquentaient trois ou plus), il a fallu comprendre que ces artisans tendaient à choisir les notaires d'un seul quartier, même si leur nom pouvait figurer dans une cinquantaine d'actes par année. En d'autres mots, les notaires exerçant dans le même quartier partageaient un seul bassin de clients. Chaque notaire desservait donc un territoire restreint et une clientèle tout aussi limitée.

Ces constats ont permis de comprendre que les membres de l'élite du métier, que nous avons identifiés selon le nombre de notaires qu'ils fréquentaient, se divisaient en fait en plusieurs élites de quartier. Autour de ces chefs de file gravitaient un réseau d'artisans qui habitaient vraisemblablement le même quartier. Reconstituer l'un de ces réseaux a été possible notamment dans Saint-Rémy auprès des clients du notaire François Faure, grâce à l'habitude des tonneliers de témoigner en groupe (jusqu'à cinq confrères) lors de la signature d'un acte par l'un des leurs. Ce réseau s'articulait autour

---

<sup>561</sup> É. Picot nous a communiqué les adresses de trois notaires et nous avons donc pu vérifier notre méthode. La maison de Brigot, dans la rue Neuve près de la Roussel, se trouvait à l'épicentre de la distribution d'adresses tirée de ses minutes. Même résultat pour Faure qui habitait la grand' rue Saint-Rémy. La distribution pour Berthet, aussi résidant de la grand' rue Saint-Rémy, est non concluante.

<sup>562</sup> É. Picot a très généreusement partagé ces adresses recueillies lors de ses recherches: H. Gemisson, rue Saint-Jacmes (Saint-Éloi); R. Soteau (Saint-Michel; vend à G. Soteau, Saint-Michel); A. Belleval, rue du Château-Trompette (Saint-Rémy); G. Peyrault, rue du Puy de Saint-Jacmes, dite Nauvin (Saint-Éloi); A. Delvaux, rue Neuve (Saint-Michel); J. Adenet, rue du Loup (Saint-Siméon); P. Deymene, rue des Ayres (Sainte-Eulalie); N. Duprat (Saint-Michel); G. Boudias (Saint-Rémy); J. Castaigne (Sainte-Eulalie); J. Dubois (Saint-Projet?); P. Cazemajour (-habite certainement Sainte-Eulalie); P. Peyron, rue des Faures (Saint-Michel); A. Mondeux (Saint-Pierre); A. Delvaux (Saint-Michel); P. Marraquier (Sainte-Eulalie); J. Donzeau (Saint-Rémy); J. Lortie (Saint-Michel); Boisvert, rue Trompette (Saint-Rémy); B. Charier (Saint-Rémy); A. Donas (Saint-Colombe); A. de Lalarne (Saint-Colombe; vend à B. Grenier, Saint-Michel); R. Gaillard, habite rue Maixans? (Saint-Maxens); P. Pic de Blays (Saint-Siméon); P. Bouhet (Saint-Éloi); É. Delamothe, rue de la Roussel (Saint-Michel); G. Hodebourg (Saint-Colombe).



de trois artisans qui en constituaient l'élite: Naulin de Meyre, Jehan Feydieu et Estienne Pepeyron (figures 6.11 et 6.12). Dans la paroisse de Saint-Michel, en revanche, les notaires Soteau et Duprat semblent avoir eu des témoins attirés, les mêmes pour tous leurs clients, ce qui a sensiblement diminué notre capacité de détecter des liens internes du réseau des tonneliers portuaires.

Enfin, nous avons comparé ces réseaux aux quinze tonneliers qui, selon nos recherches, sont allés «aux grosses» à Terre neuve en 1565 et en 1566. L'on connaît l'adresse de neuf de ces tonneliers baleiniers: quatre habitaient Saint-Rémy et cinq Saint-Michel (tableau 6.1), alors que les six autres sont associés aux notaires de Saint-Rémy. Nous les retrouvons en relation avec les trois principaux notaires du port, ainsi qu'avec d'autres notaires exerçant dans les mêmes quartiers de Saint-Rémy et de Saint-Michel. Ils étaient aussi en relation avec plusieurs tonneliers des réseaux portuaires et, surtout, avec les trois artisans qui constituaient l'élite du réseau de Saint-Rémy. Ces réseaux, donc, forment le contexte socioprofessionnel des tonneliers baleiniers du XVI<sup>e</sup> siècle.

Notaire: <sup>563</sup>	Faure			Ca	Be	Pa	Soteau		Duprat		GL	FL	Br
	65	66	67	65	65	64	65	66	65	66	65	65	65
Bernatet, Arnaud de (Bordeaux)	1	1											
la Claverie, Héliot de (Bordeaux)		4	6										
Dauplantey, Estienne (Bordeaux)		2											
Daurigny, Pierre (Bordeaux)		2	1										
Labarthe, Anthoine (St-Rémy)		2		1									
Ligaray, Jehanbert (St-Rémy)			1	1									
Daunan, Mingeon (Bordeaux)	2		3		1								
Laplace, Georges de (St-Rémy)	3	10	5		1	1							
Dupont, Pierre (Bordeaux)		2		1		1							
Guichard, Héliot (St-Michel)		4	1				2		2				
Daunan, Bernard (St-Rémy)								2	1	1			
Rousty, Bernard (St-Michel) <sup>564</sup>							2		2	1			
Fauveau, Martin (St-Michel)										1			1
du Verger, Augier (St-Michel)											1?	1?	1?
Dupuy, Pierre (St-Michel)													1

<sup>563</sup> François Faure, Ca = Pierre de Cazemajour, Be = André Berthet (tous de Saint-Rémy); Pa = Nicolas Payron, René Soteau, GL = Géraud Lacoste, FL = François de Lalanne, Br = Raoul Brigot (tous de Saint-Michel).

<sup>564</sup> H. de la Claverie, E. Dauplantey viennent de l'Entre-Deux-Mers, A. de Labarthe du haut-pays, J. Ligaray de Bayonne. G. de la Place habite rue du Poste, Saint-Rémy; H. Guichard, B. Roustey rue Carpenteyre, Saint-Michel.

### **Les tonneliers portuaires. Un métier, deux communautés**

Les artisans portuaires de Saint-Rémy gravitaient principalement autour du notaire François Faure, installé près de l'église paroissiale, mais aussi autour d'André Berthet, de Pierre de Cazamajour et de Jean Dubois<sup>565</sup> qui exerçaient dans le même quartier. Ces tonneliers vivaient et travaillaient de part et d'autre de la première enceinte, à l'endroit où la porte des Peaux reliait la ville à la grève. Occupant surtout la grand'rue de Saint-Rémy, la rue de Marseille et l'impasse de Peugue dans les murs,<sup>566</sup> ce réseau s'étalait dans les nouvelles rues Médoc et Notre-Dame, vers le domaine des «Chartreux» en aval de la ville.<sup>567</sup> C'était devant ce secteur du port que mouillaient les navires étrangers, dont la présence exerçait une influence certaine sur la vie des portuaires. La majorité des charpentiers de barriques faisaient office d'arrimeurs de navire, commerçaient avec les capitaines ou embarquaient pour un voyage à Terre-neuve. Ces artisans formaient aussi une communauté cohérente. Les alliances qui transparaissent dans les archives sont d'une densité telle qu'il est possible de reconstituer le contexte social de plusieurs de leurs projets professionnels.

Les minutes du notaire Faure, conservées à partir du premier avril 1565, contiennent les noms de 90 charpentiers de barriques pour les années 1565 et 1566, mais nombre de ces artisans ne participaient pas au réseau portuaire, s'intégrant plutôt à l'économie du vignoble. La communauté de tonneliers maritimes se construisait autour de trois individus, de Meyre, Feydiou et Pepeyron, qui apposèrent leurs marques jusqu'à une trentaine de fois par année dans les seuls registres de Faure,<sup>568</sup> très souvent en association avec leurs confrères du métier. Si d'autres tonneliers du quartier étaient aussi souvent chez le notaire (les frères Daudizolle, Guilhem de Lariou, Guilhem de Lartigue père et fils),<sup>569</sup> les trois premiers se distinguaient par leur relation avec la vie du port et, particulièrement, avec les tonneliers baleiniers. Autour de ces trois hommes, identifiés comme maîtres charpentiers de

---

<sup>565</sup> Alors que J. Dubois aurait habité Saint-Projet et P. Cazemajour Sainte-Eulalie (selon les informations reçues de É. Picot), ils exerçaient dans Saint-Rémy.

<sup>566</sup> Aujourd'hui, cette zone est délimitée par les places du Parlement, de la Bourse et Saint-Pierre.

<sup>567</sup> Ces rues perpendiculaires au fleuve sont aujourd'hui sous l'esplanade des Quinconces.

<sup>568</sup> Naulin de Meyre 18 (1565) et 34 fois (1566); Jehan Feydiou 9 et 7 fois; Estienne Pepeyron 5 et 11 fois.

<sup>569</sup> Les frères Daudizolle (4 en 1565, 11 fois en 1566), G. de Lariou (8 et 2 fois), G. de Lartigue (5 et 5 fois).

barriques et parfois aussi comme bourgeois, gravitaient une cinquantaine d'artisans - un sur deux des tonneliers fréquentant les notaires de Saint-Rémy - et c'était ce groupe qui constituait le réseau de tonneliers portuaires. Les liens qui les unissaient étaient nombreux, certains individus étant associés par les liens familiaux, d'autres par des liens d'affaires.<sup>570</sup> Le réseau intégrait aussi une dizaine d'immigrés arrivés du haut-pays et des ports basques et bretons.<sup>571</sup> À la fois international et cohésif, ce réseau attirait des capitaines de baleinier basques qui complétaient leurs équipages parmi les journaliers, les arrimeurs et les immigrés. De façon inverse, le réseau servait aussi de conduit de réinsertion dans la région, après une longue absence.

Le second réseau de tonneliers portuaires plongeait ses racines en amont des quartiers centraux de la ville, dans un secteur de Saint-Michel délimité par l'activité des notaires René Soteau et Nicolas Duprat. La majorité des tonneliers du quartier utilisait leurs services, se rendant exceptionnellement aussi chez François de Lalanne et Raoul Brigot. L'exercice du notaire Soteau irradiait de l'église paroissiale, dont la flèche surplombante était emblématique de ce quartier d'artisans et servait de point de repère aux marins fluviaux. Si la clientèle de Soteau était ancrée dans le quartier portuaire, celle de Duprat se divisait en deux aires distinctes, distantes l'une de l'autre de plus d'un demi-kilomètre. D'une part, Duprat exerçait place Saint-Colombe, quartier des grands marchands, mais il avait aussi un bassin de clients dans le quartier desservi par Soteau, sur le port entre les églises Saint-Michel et Sainte-Croix. Ce vaste quartier d'entreposage de matériel et de denrées maritimes, de charpenterie de navire et de tonnellerie correspondait au port fluvial de Bordeaux.

---

<sup>570</sup> Notons les trois Jehan Daudizolle, père et deux fils (le père est dit «Holande» ou le vieux, et les fils «de Hélande» vieux et jeune), le père Jehan Dauplantey et fils Estienne et Jehan, et les Guilhem de Lartigue père et fils.

Pierre Arbalet se marie avec la mère veuve de George de la Place; Marie, fille de Perrin de Brane, est mariée à Guilhem l'Hummeau; Guilhem Roux est le beau-père de Loys Mouche; Naulin de Meyre, alors veuf, marie la veuve de Guilhem de Lartigue père; Guilhem de Bessarye et Jehan Daudizolle (lequel?) sont beaux-frères.

Quant aux liens non civils, Estienne Berrard, puis Anthoine de Labarthe, afferment le bourdieu du notaire Faure, alors que Léonard Authic et Héliot Guychart s'associent dans une aventure de vente de «caisses» à Terreneuve. De nombreux liens professionnels (apprentissage, embauchages) apparaissent à l'intérieur du groupe.

<sup>571</sup> Arnaud de Bernatet, Jehanbert de Ligaray, Toussaint Esquibat, Guilhem Rigan et Jehan de la Borde ou Bort dit l'Espagnol sont associés aux ports basques; Léonard Authic, Pierre Molinier et Loys Mouche aux ports bretons. D'autres portent un nom béarnais, gascon, basque (de Bernesca, d'Arrignan, Duressy, Roustey) ou hispanique (de la Place, de la Borde, de la Claverie, de la Porte). Le clan Daudizolle se dit «de Holande».

Les tonneliers de ce secteur du port, qui œuvraient dans les chais de marchands et dans les «places» louées sur le port, demeuraient surtout dans les longues rues Carpenteyre et Sainte-Croix mais aussi dans les petites rues perpendiculaires à la grève. Au cours de l'année 1565, Soteau et de Duprat reçurent 72 tonneliers, dont sept apparaissent aussi dans le réseau de Saint-Rémy.<sup>572</sup> Les plus notables du réseau de Saint-Michel étaient Jehan du Toys, Aymont de Fontanyer, les trois frères du Vergier et les deux frères Connyn, mais seulement Augier du Vergier, qui occupait l'office de visiteur de navires, était associé à la vie du port. En revanche, ces tonneliers agissaient comme de petits industriels, participant au marché des créances et actifs dans la charpenterie de «haute fuste».<sup>573</sup> Si l'on sait que cette élite était en relation avec des grands marchands urbains et des grossistes en merrain du haut-pays, les rapports entre confrères du métier transparaissent plus rarement dans les minutes notariées. Malgré la difficulté de reconstituer le réseau de Saint-Michel, certaines alliances professionnelles émergent des minutes notariales.<sup>574</sup> Ce réseau accueillait peu d'«immigrés»<sup>575</sup> et les apprentis venant du Bordelais en constituaient la relève principale.<sup>576</sup>

<sup>572</sup> Ce sont Perrin de Brane, Jehan de la Borde dit l'Espagnol, Georges de la Place, Jehan Daudizolle le jeune, Guilhem et Jehan Dauplantey, tous de Saint-Rémy, et le terre-neuvier Héliot Guychart de Saint-Michel, sans compter l'omniprésent «bourgeois» Jehan de Lespau de Saint-Paul.

<sup>573</sup> Jehan du Toys effectue des réparations à la charpente de l'église de Sainte-Croix; ADG, 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 10 décembre 1565).

<sup>574</sup> Guillem Bonenfant et Martin Fanneau s'associent comme «arrimeurs de vin»; Héliot Guichard et Bernard Roustey s'associent pour «convertir» du merrain en barriques, comme le font Raymond Mourice et Georges Maurin, ainsi que Jehan de la Poyade et Jehan Mercier.

<sup>575</sup> Parmi les tonneliers de Saint-Michel, nous n'en recensons aucun d'un autre port atlantique. Toutefois, plusieurs ont des liens familiaux dans les paroisses proches dans l'Entre-Deux-Mers et, surtout, de la Garonne.

<sup>576</sup> Apprentis charpentiers de barriques dont nous trouvons mention vers 1565:

Apprenti	Origine	Chez	Paroisse	Référence. ADG, 3E...
? Jehan Bataille	?	A. de Fontanier	St-Michel	7827: s.f. (Lalanne 6-7-65)
Jehan Gaudric	Caubzac (?)	A. de Fontanyer	St-Michel	7827: s.f. (Lalanne 6-7-65)
Guirauld du Vignau	Carignan EDM	A. de Fontanyer	St-Michel	7827: s.f. (Lalanne 29-9-65)
François Fauchey	Bouliac EDM	?	St-Michel	2958: 453bis (Castaigne 10-8-65)
Arnaud de May	Portets	Jehan du Toys	St-Michel	11183: s.f. (Soteau 6-6-65)
Dupuis	?	Jehan Benoist	St-Michel	11183: s.f. (Soteau 6-9-65)
Saussin Castagnet	Langoiran	Pierre Prifet	St-Michel	11188: s.f. (Soteau 8-8-66)
Thomas Bouchet	St-Éloi Bx	Jehan Boliton (?)	St-Éloi	11188: s.f. (Soteau 25-4-66)
François de Saint-Olary	?	Jehan du Ressay	St-Rémy	1372: s.f. (Berthet 6-8-64)
Pierre Texandier	Montferrand	Naulin de Meyre	St-Rémy	6019: 232 (Faure 1-12-65)
Jehan Nadau	Bordeaux	Jehan Feydieu	St-Rémy	6019: 89, 110 (26-6, 16-7-65)
? Guilhem d'Arrignan	Bordeaux	Catherine Lunèle	St-Rémy	6019: 141 (Faure 20-4-66)

Les tonneliers de Saint-Michel, comparés à leurs confrères de Saint-Rémy, se tenaient les pieds plutôt au sec. Le chargement des gabarres, des «maus» et des «couraus» accostés sur le port était l'apanage des marinières du fleuve, un réseau distinct dont les liens familiaux ne recoupaient aucunement ceux des charpentiers de barriques. Seulement huit tonneliers - un membre du réseau sur neuf - peuvent être qualifiés de «maritimes» grâce à des actes comme des engagements pour la Terre-neuve, une attestation concernant l'arrimage du vin, un achat de «filadière» (l'allège utilisée par les arrimeurs) et la double identification d'un artisan comme charpentier de barriques et «charpentier de gabarre et de navire», sans compter le passage de deux tonneliers harenguiers de Dieppe.<sup>577</sup> Le réseau de Saint-Michel se distinguait par une hiérarchie socioprofessionnelle rigide et par des conditions de travail quasi industrielles qui régnaient dans les chais des marchands. L'on entrevoit une communauté stratifiée selon la capacité de quelques individus d'embaucher de la main-d'œuvre, d'acheter des matériaux et de stocker les futailles afin de les vendre aux prix élevés d'été. D'un atelier à l'autre, la stratification se manifestait variablement. Quelques employeurs étaient de grands marchands tels que les Bouhard, Cambo, Jehan et Mynvielle qui ne s'identifiaient jamais comme tonneliers;<sup>578</sup> certains employeurs comme Pey Vidau et Pierre Fichon étaient des hommes du métier qui se réclamaient parfois aussi des titres de marchand ou de bourgeois,<sup>579</sup> d'autres encore comme du Toys et Fontanyer se contentaient généralement du titre de maître charpentier de barriques. Quant aux terre-neuvières, ils étaient recrutés parmi les jeunes maîtres sans fortune mais qui pouvaient espérer se réintégrer au retour, avec un peu de chance et un héritage, comme artisan autonome et propriétaire d'une maison. Toutefois, la proportion de «maritimes» parmi les artisans de Saint-Michel étant cinq fois moins élevée qu'à Saint-Rémy, ce réseau présente plutôt l'image d'un «gros artisanat» au service des marchands de vin et de denrées maritimes, dans lequel les portuaires ne semblent pas avoir constitué un réseau propre à eux.

---

<sup>577</sup> Guillaume Lesnier et Vallery Paulmier sont les tonneliers dieppois, ADG, 3E 5405, fo. 813r-v (N. Duprat, 7 février 1565); Bernard Daunan et George de la Place s'engagent à voyager à Terre-neuve, 3E 5406, fo.9r-10v (*ibid.*, 28 mars 1565); Guillem Bonenfant et Martin Fanneau sont les «arrimeurs de vins», *ibid.*, fo. 643v-644v (29 octobre 1565); Bernard Roustey est dit à Terre-neuve, *ibid.*, fo. 727r-728r (10 novembre 1565); Jehan de la Borde achète la filadière d'un gabarrier de Floirac, 3E 11183, s.f. (18 juin 1565) et Bernard de la Garde est aussi dit charpentier naval, *ibid.*, s.f. (20 et 27 juillet 1565).

<sup>578</sup> ADG, 3E 11183, s.f. (R. SotEAU, 17 juillet et 8 septembre 1565); 3E 5406, fo. 362v-363v (N. Duprat, 3 août 1565) et 5405, fos. 876v-877v et 934v-935v (*ibid.*, 24 février et 6 mars 1565).

<sup>579</sup> Pey Vidau, ADG, 3E 11181, s.f. (R. SotEAU, 19 juin 1565); Pierre Fichon, *ibid.*, s.f. (6 janvier et 15 mars 1565) et 11183, s.f. (*ibid.*, 14 juillet et 8 septembre 1565).

On ne saurait distinguer le réseau de Saint-Michel de celui de la paroisse voisine de Saint-Éloi. Ce quartier central, en retrait du fleuve, logeait 16 tonneliers qui se rendaient de préférence chez le notaire Soteau. Saint-Éloi était le bercail de la jauge de Bordeaux.<sup>580</sup> L'église paroissiale s'encastrait dans l'enceinte du XII<sup>e</sup> siècle, la première extension de la ville, et son campanile servait à la fois de portail amenant au marché central et de dépôt des mesures officielles de la ville.

Le «gros artisanat» se distinguait ainsi des tonneliers portuaires, mais également des confrères associés davantage au vignoble local qui se divisaient en deux réseaux principaux. Le premier, constitué d'une vingtaine d'individus, habitait surtout la petite paroisse Saint-Paul, près du centre administratif et orientée vers les vignobles derrière la ville. Vraisemblablement assez fortunés, ces tonneliers se disaient régulièrement aussi bourgeois et marchands. Ils fréquentaient chacun de cinq à neuf notaires, quinze au total, sans pour autant en privilégier aucun. Ils étaient caractérisés par l'ampleur de leurs intérêts non reliés au métier de tonnelier et par une mobilité inter-notariale sans égard à la paroisse de résidence. La même observation s'applique aux tonneliers demeurant dans Notre-Dame-de-Puypaulin et dans la partie de Saint-Rémy en retrait du port.

Un second réseau de tonneliers vinaires était formé par les 29 artisans de Sainte-Eulalie qui fréquentaient le notaire Jean Castaigne. Travaillant de façon autonome dans les chais, les cours et les rues plus larges de cette paroisse étalée, ils s'intégraient à l'économie du vignoble des Graves et de Talence.

À l'échelle du port, on voit que la distinction entre marchand et charpentier de barriques était souvent brouillée, surtout chez l'élite du métier. La profession de tonnelier était d'ailleurs représentée dans toutes les paroisses de la ville sans égard au caractère économique des différents quartiers. La ville portuaire fonctionnait intégralement comme lieu de manufacture et plaque-tournante des transports entre l'arrière-pays et l'océan. Malgré l'ubiquité du métier, seulement les communautés de Saint-Michel et de Saint-Rémy comportaient des réseaux d'artisans qui allaient à la mer. Ces artisans,

---

<sup>580</sup> Cf. ADG, 3E 8354, fo. 35r-v (Lavau, Saint-Émilion, 26 février 1581), «barriques ... de la jauge de Saint-Yloi de Bourdx...»; 3E 8355, fo. 25r-26r (*ibid.*, 28 janvier 1582), «...de la jauge de Saint Eloge de Bourdx...»; 3E 51965, fos. 22v-23r, 71v-72r et 143r-v (J. Lebrand, Saint-Émilion, 21 février, 10 juin et 21 décembre 1601).

même quand ils étaient confinés au port, avaient toujours le pied à l'eau et connaissaient une vie sociale et professionnelle distincte de celle de leurs confrères urbains et vinicoles dans les quartiers plus en retrait du fleuve. Leurs spécialisations d'arrimeurs et de visiteurs de navires les mettaient en contact avec les marchands et capitaines étrangers, et leurs séjours en mer occasionnaient pour eux une promiscuité ethnique et des absences parfois longues de la communauté-mère. Ce réseau à cheval entre la mer et la ville de Bordeaux fournissait donc des artisans aux baleiniers terre-neuviens et intégrait les influences disparates de l'atelier et de l'océan.

## **6.2. Le cadre d'un métier libre. Limites socioprofessionnelles et perspectives d'avenir**

L'histoire de la tonnellerie bordelaise se profile sur le fond d'un vignoble omniprésent et riche, mais l'intérêt de cette histoire découle moins du vignoble proprement dit que de l'exportation des vins par voie maritime à destination, surtout, des régions textiles des pays de la Manche et, en deuxième rang, des ports d'armement au long cours de la Bretagne et de la Biscaye. Dès sa première heure, la barrique bordelaise affichait un caractère maritime et une envergure ponantaise dont la pérennité était assurée par les tonneliers de la ville.

En 1565, alors que l'artisanat urbain battait toujours son plein, nous décelons dans le métier de tonnelier aussi des signes de dynamisme social et professionnel. D'une part, le système artisanal, qui n'avait d'ailleurs jamais empêché les écarts de richesse de se creuser entre confrères,<sup>381</sup> n'offrait plus uniquement une carrière cantonnée par l'emprise financière et matérielle des marchands, mais proposait aussi des modèles de réussite socioprofessionnelle qui brouillaient la limite entre artisans et marchands. D'autre part, à Bordeaux, le métier s'était doté des voies de promotion individuelle à l'écart des structures typiques d'un métier juré (c'est-à-dire avec corporation). Nous verrons le cadre socioprofessionnel du métier qui balisait la carrière des artisans et qui préparait le métier pour une participation active à la construction du nouvel espace océan.

---

<sup>381</sup> J.-P. Sosson, *op. cit.*

## Être tonnelier à Bordeaux. Mi-artisan, mi-marchand

Bien que la tonnellerie à Bordeaux corresponde largement au type artisanal retrouvé dans d'autres villes de l'époque, elle se distingue par le fait que les artisans ne se sont jamais dotés d'une structure corporative, restant toujours du nombre des métiers libres de la ville. J. Bernard soutient que cet état de choses persistait contre le gré des artisans, leurs tentatives d'organisation se heurtant à l'opposition intraitable des édiles municipaux.<sup>582</sup> Il est vrai que l'absence de statut corporatif et la surabondance périodique d'artisans donnèrent lieu, par moments, à des tensions; par exemple, en 1699, les tonneliers et les arrimeurs s'érigèrent en comité, qui fut aussitôt la cible d'une ordonnance municipale défendant «de faire à l'avenir de pareilles assemblées, nominations de syndics et délibérations».<sup>583</sup>

En revanche, B. Gallinato a noté que les métiers libres, au XVIII<sup>e</sup> siècle, offraient peu de résistance à la libéralisation du commerce et a émis l'hypothèse que la tonnellerie, métier «nécessitant esprit d'entreprise et mobilisation de capitaux» et proche des marchands et des avitailleurs, était incompatible avec le modèle corporatiste.<sup>584</sup> Cette vision du tonnelier bordelais, moitié artisan, moitié marchand, rappelle la perception paradoxale qui a ressorti de notre examen des barriques de Red Bay.<sup>585</sup> L'étude du métier bordelais en 1565 suggère que ce caractère mixte était déjà en train de prendre forme.

L'absence de corporation s'est traduite entre autres par le contrôle du métier par ordonnance municipale plutôt que par règlement corporatif. Les contrôles sur la jauge et sur la qualité du matériel

---

<sup>582</sup> J. Bernard, *op. cit.*, p. 227: «... l'absence d'organisation résultait non pas de l'atonie du métier, mais d'une politique concertée qui s'efforçait d'empêcher l'éclosion de groupements professionnels, quels qu'ils fussent».

<sup>583</sup> L. Auger, «Recherches sur les corporations et confréries d'arts et métiers de la ville de Bordeaux au XVII<sup>e</sup> & XVIII<sup>e</sup> siècles», 1884. AMBx, Ms 505, p. 482, citant l'ordonnance de la Jurade du 27 septembre 1701.

<sup>584</sup> B. Gallinato, *op. cit.*, pp. 287-288: «... tout le secteur du commerce de gros: draperie, bois, cuir, fer... reste libre parce qu'il y a incompatibilité entre la corporation et ces activités nécessitant esprit d'entreprise et mobilisation de capitaux... [Les] métiers essentiels à l'expansion de Bordeaux: constructeurs de navires et tonneliers, restent libres. Or, tous ces métiers présentent un dénominateur commun: ils sont en rapport avec les négociants et armateurs...»

<sup>585</sup> D'après une tierce opinion, les tonneliers baignent dans un libéralisme précoce: «Il n'a jamais existé de corps de métier de tonneliers ... et le premier qui croit savoir travailler ... pour son compte ... lève son atelier sans être tenu à aucune formalité.» L. Auger, *ibid.*, p. 481.



étaient effectués par les officiers assermentés de la ville.<sup>586</sup> De façon semblable, le prix d'une douzaine de barriques neuves, généralement non réglementé, fut plafonné par ordonnance entre la Saint-Jean et la Saint-Michel (du 24 juin au 29 septembre), quand l'approche des vendanges avait tendance à gonfler les prix.<sup>587</sup> Au cours de l'année 1565, le prix oscillait autour de 15 francs bordelais d'octobre à juin et montait à 20 francs en juillet-août.<sup>588</sup> Cette flambée estivale des prix était l'effet, en partie, d'une distribution accélérée de barriques au moment où certains vigneron se découvraient à court de futaille alors que d'autres en avaient en surplus; on observe ainsi, durant les vendanges en août et en septembre, un nombre élevé de petites ventes de barriques.<sup>589</sup>

La montée estivale des prix ne constitue donc pas un indice fiable du rythme saisonnier de production. L'on a une meilleure perception du nombre de barriques en chantier, pour chaque mois, en répartissant le nombre de barriques par vente entre la date du contrat et la date de livraison (tableau 6.2).<sup>590</sup> Les mois de mai à juillet s'avèrent la période de manufacture la plus intense, qui se terminait

<sup>586</sup> Archives Municipales de Bordeaux, *Registres de la Jurade, Délibérations de 1414 à 1416 et de 1420 à 1422* (Bordeaux: G. Gounouilhou, 1883), pp. 65, 228.

<sup>587</sup> En 1414, et encore en 1420, le salaire d'un tonnelier journalier est fixé de la Saint-Jean à la Toussaints à 15 esterlins plus dépenses. Les mêmes délibérations fixent le prix de «vaisseaux» neufs à 4 francs la douzaine. *Ibid.*, pp. 35-36, 426: «E plus, fo ordenat que los carpenters de bayssera prenguan solamente, entro a la festa de Totz-Santz: quinze esterlins per jornau, et los despens; sotz pena de LXV. soudz, paguadors per tantas de betz cum sera lo sera feyt lo contrali....

E plus, que carpenter solamente prengua per dotzena de bayssera neua: quatre ffranx.

E plus, per cent de fonsalha de pipa et tonet: quinze esterlins; e per cent de doela XX esterlins.»

<sup>588</sup> Prix minimal et maximal de 12 barriques neuves (francs bordelais), mensuel 1565 selon la date du marché:

	jan	fév	mars	avril	mai	juin	juil	août	sep	oct	nov	déc
minimal	10	10½	10½	12	10	12½	12½	12½	13	-	12	11½
maximal	16½	14	15	15	15	16	20	20	17	15	15	15

<sup>589</sup> Douzaines de barriques par marché de barriques neuves. Moyennes mensuelles, 1565:

	jan	fév	mars	avril	mai	juin	juil	août	sep	oct	nov	déc
marchés	5	6	11	12	8	10	8	16	30	1	7	6
douzaines	2,9	12,5	7,7	14,2	5,1	12,1	7,2	3,7	2,8	10,0	7,7	13,0

<sup>590</sup> La durée des contrats varie entre une livraison immédiate et une durée allant jusqu'à 11 mois. Les chiffres d'août et septembre sont gonflés par plusieurs ventes immédiates de barriques fabriquées plus tôt dans l'année.

À titre d'exemple, pour un contrat de 5 douzaines de barriques signé le 1<sup>er</sup> janvier et spécifiant la livraison au

abruptement à la Madeleine, le 22 juillet, quand le tiers des contrats de l'année étaient échus.<sup>591</sup> Pendant la période creuse, à l'hiver, la production ralentissait à 10% du rythme printanier.

	jan	fév	mars	avril	mai	juin	juil	août	sep	oct	nov	déc
douzaines	24	22	45	74	225	206	185	56	71	49	23	13

Les archives de Bordeaux contiennent une symétrie remarquable entre la quantité de merrain livré en 1565, assez pour fabriquer 970 douzaines de barriques,<sup>592</sup> et le nombre de barriques neuves vendues, soit 993 douzaines. Cette image ordonnée représente toutefois un fragment infime du commerce total de tonnellerie car, d'après J. Bernard, les seules exportations du vin bordelais au XVI<sup>e</sup> siècle s'élevaient à 50 000 tonneaux par année,<sup>593</sup> soit 16 700 douzaines de barriques. La capacité théorique de production des 310 artisans recensés à Bordeaux s'élève à un chiffre similaire, 16 120 douzaines par année, à raison d'une douzaine par tonnelier-semaine.<sup>594</sup> Malgré l'exhaustivité de nos

1<sup>e</sup> juin, nous avons calculé la fabrication de 1 douzaine de barriques pour chaque mois de janvier à mai.

<sup>591</sup> Une ordonnance de 1420 fixe le premier jour de la Madeleine pour l'inspection des «échoppes» de tonnellerie par les «visiteurs» de la ville. Archives Municipales de Bordeaux, *Registres de la Jurade... op. cit.*, p. 402.

<sup>592</sup> La haute saison de tonnellerie suivait celle du transport de merrain (février à juin). Dans ce tableau des arrivées mensuelles du haut-pays à Bordeaux en 1565, les 242½ milliers de merrain sont convertis en 970 douzaines de barriques:

	jan	fév	mars	avril	mai	juin	juil	août	sep	oct	nov	déc
douzaines	0	156	290	24	48	232	16	0	0	44	0	160

<sup>593</sup> Au XVI<sup>e</sup> siècle, de 20 000 à 30 000 tonneaux sortent dans les années moyennes et 80 000 à 100 000 les grandes années. J. Bernard, «Le mouvement économique. Horizons nationaux et internationaux», in R. Boutrouche, dir., *Bordeaux de 1453 à 1715* (Bordeaux: SEVPEN, 1966), pp. 114-115. Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, les exportations progressent de 50 000 à 100 000 tonneaux par année; F. Crouzet, «Le commerce de Bordeaux» in Fr.-G. Pariset, *Bordeaux au XVIII<sup>e</sup> siècle* (Bordeaux: SEVPEN, 1968), pp. 246-248. En 1562, 2 666 navires remontent la Gironde et 1 504 en 1563. T. Malvezin, *Histoire du commerce de Bordeaux* (Bordeaux: 1898), II, pp. 223-226.

<sup>594</sup> Ce calcul semble raisonnable: le rythme moyen des contrats du type «conversion» (*infra*) est de 14,3 barriques par tonnelier-semaine, avec un écart allant de 4 à 32 barriques. Les contrats du type «artisanal» (*infra*) ne permettent pas ce genre de calcul, car ils comprennent les rentes annuelles payées en 1 ou 2 douzaines de barriques et, à l'autre extrême, les ventes quasi immédiates des centaines de futailles en entrepôt.

Deux cas clairs confirment que la production hebdomadaire de 12 barriques est une estimation raisonnable. Dans un contrat de 17 semaines, le rythme atteint 21 barriques par semaine. ADG, 3E 5405, fo. 876v-877v (N. Duprat, 24 février 1565). Dans un contrat de 12 semaines, le rythme est de 11 barriques par tonnelier-semaine. 3E 7827, f. 41v-

recherches et les quelque 135 marchés de barriques neuves relevés pour 1565, nous n'avons eu accès qu'à 5 ou 6% de la production bordelaise. Cet écart entre l'activité apparente et l'activité réelle soulève de nombreuses questions sur les conditions amenant à la notarisation d'une vente, conditions qui sont liées à notre perception de la tonnellerie à Bordeaux.

### **Les limites du métier. L'emprise des grossistes en merrain**

En regard de la symétrie problématique constatée entre les ventes notariées de merrain et celles de barriques neuves, nos interrogations concernent surtout les structures du marché de merrain en rapport avec l'exercice du métier de tonnelier. Il faut voir d'emblée que les contractants dans une vente de merrain à Bordeaux sont typiquement un marchand de merrain du haut-pays et un grossiste en merrain bordelais. Sur une vingtaine de ventes notariées en 1565, seulement trois mettent en cause un tonnelier.<sup>595</sup> Le merrain est généralement payé en argent au moment de la signature du contrat, un à deux mois avant la date de livraison. Dans un acte, il est précisé que l'argent sera utilisé pour acheter des arbres.<sup>596</sup> Les acheteurs bordelais de merrain finançaient donc l'activité des vendeurs du haut-pays, qui servaient d'intermédiaire entre le propriétaire forestier et le marchand urbain. Il en est de même de la vente de barriques neuves. En effet, la moitié des ventes de barriques neuves ne mentionnent pas de tonnelier et identifient plutôt des marchands et bourgeois de Bordeaux comme contractants.<sup>597</sup> L'on reconnaît toutefois les acheteurs de merrain parmi les vendeurs de barriques neuves et, dans deux cas, parmi les acquéreurs de barriques. En grande majorité, les barriques sont payées au moment de la signature du contrat, soit en argent soit en matériaux de tonnellerie.

---

42v (F. de Lalanne, 11 avril 1565).

<sup>595</sup> Dans un cas, les obligations vendues par les héritiers d'un tonnelier défunt sont employées par un marchand bordelais, Mathieu de Bellay, pour acheter du merrain. ADG, 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 12 juin 1565).

<sup>596</sup> ADG, 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 18 juillet 1565).

<sup>597</sup> Sur 135 ventes de barriques neuves en 1565, 65 sont par des charpentiers de barriques.

Il est donc manifeste que les grossistes en merrain à Bordeaux avançaient des crédits à la fois aux producteurs de merrain et aux charpentiers de barriques et c'est leur activité créancière qui explique l'existence des ventes notariées de merrain et de barriques neuves dans les archives. Leur activité touchait donc à 5% tout au moins de la production bordelaise de futaille, la proportion du marché visible dans les archives notariales. Signalons que les seules ventes de merrain notariées concernent le bois provenant de l'arrière-pays bordelais, soient les mêmes régions documentées par J. Bernard pour le XV<sup>e</sup> siècle.<sup>598</sup> Clairement, les douves de Red Bay, en raison de leur origine bretonne, faisaient partie du 95% des transactions de merrain non notariées. Le commerce de merrain arrivant à Bordeaux par voie maritime demeure très peu documenté au XVI<sup>e</sup> siècle,<sup>599</sup> mais on peut penser que ses structures furent calquées sur le modèle qui se dégage des archives bordelaises vers 1565, qui met en lumière l'emprise des marchands bordelais sur ce commerce.

Le trafic que nous constatons était strictement fluvial, par la Garonne, par la Dordogne et ses tributaires et par l'estuaire de la Gironde. Le bois de tonnellerie provenait des chênaies situées dans des lieux ruraux identifiés comme bourg, village, juridiction ou paroisse du Saintongeais, du Périgord, du Bazadais et de l'Agenais.<sup>600</sup> Les propriétaires forestiers étaient souvent des nobles ruraux dont certains siégeaient cependant, en 1565, au sein de la Jurade de Bordeaux.<sup>601</sup> Le merrain du Périgord était souvent transbordé à Coutras, à Bergerac ou à «Paleyrac», d'où l'acheteur se chargeait du transport jusqu'à Bordeaux.<sup>602</sup> Parfois, le merrain voyageait sans escale, le vendeur périgourdin s'étant

---

<sup>598</sup> Selon J. Bernard (1968), *op. cit.*, p. 226, le merrain arrivait des mêmes régions et aussi de la Double.

<sup>599</sup> Cf. E. Goyheneche, *op. cit.*, p. 259: «Au XVI<sup>e</sup> siècle, par un renversement des courants économiques, c'est la région de La Rochelle qui fournira du merrain à Bordeaux...»

<sup>600</sup> Du Périgord (dans l'orthographe d'origine): (i) La Hugue (?) paroisse Menesterrol juridiction Maupon; (ii) paroisse Saint-Marsault d'Artesse juridiction Monpon; (iii) village Fromentac (?) paroisse Boliac juridiction Cougnac (?) (2 fois); (iv) paroisse Moladier (?) (3 fois); (v) Sarlat; (vi) Volvic (?) juridiction Belvès; (vii) village Fomerye (?) paroisse la Deulhse; (viii) Saint-Eulaye juridiction Montravel; (ix) paroisse Delcous juridiction Lineul; (x) Coutras; (xi) village Saint-Sulpice juridiction Saint-Million; (xii) Sainte-Foy.

Du Garonnais: (i) Rauzan en Bazadoys (5 fois); (ii) Saint-Croix-du-Mont; (iii) Montbaillac (?) en Agen.

Du Saintongeais: (i) paroisse Cons (Pons?); (ii) bourg Montandre (3 fois); (iii) Plasset (tous 1566).

<sup>601</sup> ADG, 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 18 juillet 1565), le seigneur de Biron à Volvic, juridiction Belvèze en Périgord; 3E 7274, 29r-v et 131r-v (F. Lacoste, 25 avril et 13 juin 1565), Jehan l'Eau, seigneur de Deulynot (?) en Bazadais et citoyen et bourgeois de Bordeaux.

<sup>602</sup> Le merrain de Monpon sur l'Isle fait escale à Coutras, ADG, 3E 10382, s.f. (P. Reynaud, 31 janvier 1565) et 3E 11181, s.f. (R. Soteau, 6 janvier 1565); celui de Lineul et de «la Deulhse» est transbordé à Bergerac, ADG, 3E 5406, fo. 539r-v (N. Duprat, 1 octobre 1565) et 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 21 septembre 1565). «Paleyrac ou Civrac

engagé à le livrer «sur le port et havre de Bourdeaux»<sup>603</sup> ou bien, au chai ou à la «maison et domicile» de l'acheteur.<sup>604</sup> La complexité du transport sur la route du Périgord était liée, sans doute, aux étiages de la Dordogne et de ses tributaires.<sup>605</sup> La majorité du merrain arrivait sur le port fluvial de Saint-Michel et le reste au port de Saint-Rémy, devant le «portail d'Espaulx» et aux «Chartreux».<sup>606</sup> Quant aux cercles, dits «coudres», ils provenaient surtout des basses-terres de la Seudre en Saintongeais,<sup>607</sup> alors que les vîmes d'osier étaient récoltés dans les «aubarèdes» du Bordelais et les «vismières» d'Arbanatz sur la Garonne.<sup>608</sup>

---

en Dordogne» ou «Polrac autrement Misart» voit transiter le merrain de Fromentac en Vignac (?) et de Volvic en Belvès, ADG, 3E 11181, s.f. (R. Soteau, 16 février 1565) et 3E 11183, s.f. (*ibid.*, 3 avril et 18 juillet 1565). Les douves de Saint-Émilion arrivent au port de «Pierre Fite ou à la Curgoine», ADG, 3E 5406, fo. 191r-v (N. Duprat, 26 mai 1565).

<sup>603</sup> Du Périgord, le merrain arrive aussi sans escale à Bordeaux de Monpon, de la paroisse «Moladier», de Sarlat, de Sainte-Foy, de Saint-Aulaye et de Coutras. ADG, 3E 10382, s.f. (P. Reynaut, 28 février 1565); 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 21 et 23 avril 1565); 3E 2417, fo. 988r-v (R. Brigot, 15 janvier 1565); 3E 5406, fo. 442v-443r (N. Duprat, 25 août 1565); 3E 7274, fo. 152r-153r (R. Lacoste, 1 décembre 1565).

Du Saintongeais, le merrain de Pons et Montandre est livré à «Brau en Vitrezay». ADG, 3E 6019, fo. 186v-187v (F. Faure, 25 octobre 1566); 3E 5406, fos. 681r, 693v-693r, 903r-905r (N. Duprat, 4 et 7 mai, 20 juillet 1566). Celui de Plassat est livré chez l'acheteur, *ibid.*, fo. 803v-804r (16 juin 1566).

<sup>604</sup> ADG, 3E 7827, fo. 13v-14r (F. de Lalanne, 27 mars 1565).

<sup>605</sup> Le bois du Garonnais arrivait à Bordeaux sans escale. ADG, 3E 10382, s.f. (P. Reynaut, 28 février 1565) et 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 12 juin 1565), Rauzon; 3E 7827, fo. 26v-27v (F. de Lalanne, 4 avril 1565), Sainte-Croix-des-Monts; 3E 3041, fo. 704v-705r (P. Cazemajour, 28 février 1565), Montbaillac; 3E 7274, fos. 29r-v, 131r-v (R. Lacoste, 25 avril, 13 juin 1565), Bazadais.

<sup>606</sup> ADG, 3E 3041, fo. 704v-705r (P. Cazemajour, 28 février 1565), 3E 1373, s.f. (A. Berthet, 30 avril 1565).

<sup>607</sup> Génonsac et Pons dominent les lieux d'origine. ADG, 3E 11181, s.f. (R. Soteau, 15 mars 1565); 3E 11183, s.f. (*ibid.*, 18 mai, 19 juin 1566); 3E 2418, fo. 270r-v (R. Brigot, 6 juin 1565); 3E 7827, fos. 80v-81v, 89v-90v (F. de Lalanne, 21 et 24 avril 1565); 3E 5406, fo. 25v-26r (N. Duprat, 31 mars 1565); 3E 3041, fo. 722v (P. Cazemajour, 8 mars 1565); 3E 6360, s.f. (M. Galliot, 29 mai, 28 août 1565); 3E 6019, fo. 43r-44r (F. Faure, 25 mai 1565).

<sup>608</sup> ADG, 3E 11187, s.f. (R. Soteau, 5 septembre, 11 octobre 1566), ventes de vîmes d'Arbanatz. Aussi vendus sont «énure» et «vimelot», produits obscurs d'osiericulture. Le 5 septembre: 15 *milliers* de vîmes blancs à *fendre* et 15 douzaines «denure moitié pau(?) et moitié vinelot» le tout de la jauge de Bordeaux pour 41 francs bordelais, livrable à Bordeaux, l'«énure» d'ici la Toussaints et les vîmes d'ici Noël. Le 11 octobre: 2 douzaines de «vimelot simple» à 32 sols 6 deniers la douzaine et 2 *milliers* de vîmes blancs à 22 sols 6 deniers le *millier*.

Outre les vîmes en *milliers*, on en retrouve aussi en «torches». ADG, 3E 5403, s.f. (N. Duprat, 22 février 1564), inventaire après décès du marchand Bertrand Destoc; 3E 11187, s.f. (R. Soteau, 31 août 1566), vente de 2 torches *inter alia*; 3E 6020, s.f. (F. Faure, 20 juin 1569), inventaire après décès de Guilhem Hosten: «quatre milliers de visme mys en torches liées telz quelz».

Certains marchés de barriques précisent qu'elles soient «liées de vismes blancs». ADG, 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 8 septembre 1565), 3E 11185, s.f. (13 janvier, 7 février 1566), 3E 11187, s.f. (9 juillet, 11 octobre 1566).

En 1565, le transport du merrain était assuré par les négociants qui orchestraient aussi la production du merrain. Les noms de deux marchands en merrain reviennent souvent sous nos yeux: Jehan Condon du Périgord et Arnauld de la Ville du Bazadais. Parfois, les deux figurent ensemble dans les minutes notariales à Bordeaux, malgré leurs domiciles fort éloignés l'un de l'autre.<sup>609</sup> Leurs clients bordelais étaient rarement des tonneliers,<sup>610</sup> mais plutôt des marchands actifs dans l'exportation du vin ou dans l'armement pour la Terre-neuve<sup>611</sup> qui négociaient, à leur tour, les contrats de fabrication de barriques avec des tonneliers bordelais.<sup>612</sup> Les marchands du haut-pays vendaient aussi aux grossistes en merrain et aux marchands de barriques: Brandelin de la Rosière, Raymond de la Rat, Jehan du Toys aussi dit «charpentier de barriques», les notaires Jehan Gealoffier et Gérald Lacoste<sup>613</sup> et Vincent Bonin, qui commercialisait l'huile de baleine et, en 1578, achetait du merrain en Bretagne.<sup>614</sup> Leur fonction était surtout créancière. Disposant de certains capitaux, ils fournissaient le merrain aux tonneliers en prenant, en échange, un certain nombre de barriques neuves.<sup>615</sup> Ces

---

<sup>609</sup> ADG, 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 21 avril 1565), Condon; *ibid.* (16 juin 1565), de la Ville; *ibid.*, 25 juin 1565), 3E 1373, s.f. (A. Berthet, 30 avril 1565), 3E 7827, fo. 78v-79r (F. de Lalanne, 20 avril 1565), les deux.

<sup>610</sup> En 1565, sur 23 marchés de merrain, nous retrouvons 3 tonneliers-acheteurs, Jehan de la Fourcade de Saint-Michel, Jehan Bonin de Saint-Rémy et Jehan de Carresailhe de Saint-Michel. ADG, 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 23 avril 1565), 3E 1373, s.f. (A. Berthet, 30 avril 1565) et 3E 7274, fo. 131r-v (R. Lacoste, 13 juin 1565).

<sup>611</sup> Les acheteurs de merrain qui figurent aussi parmi les armateurs de long cours sont Jehan de Minvielle, Robert Causse, Arnauld Fichon, Pierre de la Fargue, Mathieu de Belley et Arnaud Ducabe.

<sup>612</sup> Le «cabal» de Estienne de Burg achète merrain et cercles en avril et les fait convertir en fûts pour la Madeleine, ADG, 3E 7827, fos. 26v-27v, 41v-42v, 89v-90v (F. de Lalanne, 4, 20 et 24 avril 1565). De même le «cabal» de l'«honneste femme» Christine de Labat, *ibid.*, fos. 13v-14r, 78v-79r, 94r-95r (27 mars, 20 et 26 avril 1565).

<sup>613</sup> Gealoffier passe ses contrats surtout devant François de Lalanne, ADG, 3E 7826, s.f., (10 et 29 janvier 1565), 3E 7827, fo. 22r-v et s.f. (31 mars, 2 août 1565); cf. 3E 2417, fo. 1269r-v (R. Brigot, 10 mars 1565); 3E 1371 et 3E 1374, s.f. (A. Berthet, 31 janvier 1564 et 7 juin 1566).

Lacoste passe chez plusieurs confrères: 3E 7019, s.f. (M. Haton, 21 novembre 1564), 3E 5406, fo. 403r-404r (N. Duprat, 16 août 1565) et 3E 3042, fo. 353r-v (P. de Cazamajour, 13 septembre 1565).

<sup>614</sup> ADG, 3E 5418, fos. 410r-411r, 440v-441r, 699r-v (N. Duprat, 18, 24 mars, 17 juin 1578).

<sup>615</sup> Le marchand Brandelin de la Rosière troque notamment le merrain contre des barriques. ADG, 3E 6019, fo. 311v-312r (F. Faure, 20 janvier 1566), il fournit 6 milliers de merrain à Naulin de Meyre en échange de 18½ douzaines de barriques; *ibid.*, fo. 101v-102r (18 mars 1566), il vend 2 milliers de merrain à Laurens Guilhemet contre «six douzaines et quatre» barriques; *ibid.*, fo. 3v-4r (20 juin 1566), il baille 2 milliers de merrain à Guilhem de Bessarye contre 6½ douzaines de barriques; *ibid.*, fo. 19r (27 juin 1566), il avance 1 millier de merrain à Jehan Daudizole le vieux en échange de 3 douzaines de barriques; *ibid.*, fo. 21r-v (29 juin 1566), il engage Guilhem Brunez à convertir en barriques 3 millier 2 cents de merrain, témoigné par les tonneliers Naulin de Meyre et Jehan de la Borde (dit l'Espagnol). Le millier de merrain vaut de 40 à 42 livres, et 12 barriques de 10 à 12 livres, hors saison.

Dans d'autres contrats, de la Rosière achète 4 milliers de coudres (cercles) en présence de Meyre et de Guilhem de Lartigue, et encore 6 milliers du même fournisseur de Saint-Vincent-de-Près en Saintonge, *ibid.*, fos. 94v-95r et 47r (11 mars, 19 décembre 1566), et vend 2 milliers de merrain au «charpentier de barriques» Sire Gyrault

barriques étaient ensuite revendues à prix fort en juillet et août aux propriétaires de vignoble, aux laboureurs de «bourdieu» et, parfois, aux tonneliers incapables de remplir leurs obligations. Même les tonneliers fortunés comme Estienne Pepeyron du réseau portuaire de Saint-Rémy n'étaient pas à l'abri de ces intermédiaires.<sup>616</sup> La moitié des vendeurs de barriques neuves recensés en 1565 pouvaient être qualifiés de revendeurs, l'autre moitié étant des fabricants de fûts. Rares étaient les tonneliers achetant du merrain directement d'un marchand du haut-pays. Le «cabal», ou société, formé pour cela par quatre artisans en 1565, témoigne de l'emprise financière exercée par les grossistes locaux du merrain sur la plupart des tonneliers.<sup>617</sup>

Au tonnelier seul incombait la responsabilité juridique de la qualité des futailles. Souvent, le fabricant de barriques était témoin lors de l'acte de vente, même s'il n'était pas le vendeur nommé dans l'acte. Sans égard à la profession du vendeur, le contrat contenait les mêmes modalités et exigences pour les barriques qui devaient être *neuves, couvertes d'aulàn, barrées par les deux houtz, sans aubec ni bois rouge ni cossonné ni gélif, de la gauge de Bourdeaulx*. Une autre condition incombait uniquement au fabricant. Selon les Coutumes de Bordeaux régulièrement évoquées dans ces actes, l'artisan était responsable de l'étanchéité de ses futailles jusqu'à la Saint-Martin (le 11

---

Dugraney, *ibid.*, fo. 3r-v (20 juin 1566).

<sup>616</sup> Raymond de la Rat vend des fûts aux tonneliers plusieurs fois en 1566: ADG, 3E 6019, fo. 105v-106r (F. Faure, 26 août 1566), les frères Daudizole achètent 12 barriques à 24 francs bordelais; *ibid.*, fo. 108r-v (27 août 1566), Jehan Connyn en achète 3 douzaines (2 neuves, 1 vieille) pour 62 francs, témoigné par N. de Meyre; *ibid.*, fo. 150v-151r (14 septembre 1566), Estienne Pepeyron achète 24 barriques pour 48 francs. *Ibid.*, fo. 155r-v (17 septembre 1566), Jehan Daudizole le jeune achète 24 barriques pour 48 francs, témoigné par Pepeyron.

D'autres affaires de la Rat: *ibid.*, fos. 176v-178v, 203r-v, 203v-204r; 34r-v, 48v-49r, 67r-v, 93v-94r, 116v-117r (F. Faure, 13, 31 et 31 mai, 10 et 22 juillet, 3 et 19 août, 2 septembre 1566).

<sup>617</sup> ADG, 3E 7827, fo. 292r-295r et s.f. (F. de Lalanne, 13 juin, 16 août et 28 octobre 1565), cabal de 4 tonneliers et 2 marchands de merrain du Bazadais; affrètement de 42 tonneaux de vin en Bretagne.

novembre);<sup>618</sup> sa marque apposée sur les barriques attestait qu'elles étaient de sa fabrication.<sup>619</sup> En cas de fuite de vin, il était tenu de rebattre les futailles dans le chai de l'acheteur, «et ce a peyne de tous despens, dommages et interetz».<sup>620</sup>

L'activité créancière des marchands de merrain et l'obligation professionnelle envers les clients constituaient donc les principales contraintes pesant sur le métier. Ces contraintes traçaient la limite socioprofessionnelle entre les métiers de tonnelier et de marchand, entre l'artisan et l'armateur. C'est donc également la limite, dans les termes de cette thèse, entre l'échelle intermédiaire du port et l'échelle large de l'océan. Regardons les avoirs d'un tonnelier qui, au sommet de sa carrière, s'était taillé une place près de cette limite et dont la réussite servait de modèle aux jeunes artisans ambitieux.

### **Guillem Hosten, tonnelier. L'éclat de la réussite d'un maître bourgeois**

Nous avons un aperçu du profil socioprofessionnel d'un membre typique de l'élite du métier grâce à l'inventaire après décès en 1569 de Guillem Hosten, habitant «quand vivant» la rue du Médoc,

---

<sup>618</sup> Les *Coutumes* ne le disent pas, mais des dizaines d'actes notariés en font foi. Cf. ADG, 3E 7827, fo. 41v-42v (F. de Lalanne, 11 avril 1565): «...lesdictz entrepreneurs seront tenez rebattre s'il est besoing et qu'ilz en soient requis et est accorde que si cas est que lesdites barriques ne fussent parfaites suivant la Coustume et ainsi qu'il est requis et accorder ilz seront tenez rester et demeurer jusques a la feste de Saint Martin prochainement venant...»

À Bayonne la Coutume le dit. Arch. mun. Bayonne, AA 3, fo. 155v: «si lo bin se escole o berse per faute des fuste o cercx, per artusons ou autrement, en pene de pagar lo bin ab totz los damptages e interes, car ainchi es usat de tote ancianetat», dans E. Goyheneche, *op. cit.*, p. 256, n. 3.

<sup>619</sup> ADG, 3E 61, s.f. (M. Arfeuille, 5 juin 1564), sommation concernant barriques non étanches: «...veu que ledit temps de la coustume passe il ne action ofre les charpentiers quy luy auroent fait lesdites barriques, a faute de ne luy avoir monstre les faultes et barriques s'estoient de sa marche, dans ledit temps fixe par la coustume; quoy veu, le contract doit estre cancelle...»

<sup>620</sup> ADG, 3E 5406, fo. 727r-728r (N. Duprat, 10 novembre 1565), sommation par Godin Gréal à Héliot Guichard et Bernard Routy, tonneliers, d'indemniser des barriques défectueuses: «...lesdits Guichard et Bernard Routy ont fait et delivre ceste année auxdits Greal et Boulon certain nombre de barriques neufves, en combien que par le contract saize par moy susdit notaire ... ils eussent promis et se fussent obliges de faire lesdites barriques bonnes, marchandes et bien conditionnées; et estre a la faulte procedant deulx selon la costume de Bourdeaux et Bourdellois en fait une grande partie desdites Barriques se sont trouves sans qualite, et le vin estant mis dans icelles aux vendanges dernieres s'est escoule et perdu par la faulte diceulx Guichard et Routy ... par ce a somme et somme lesdits Guichard et Routy de promptement aller voir et visiter ladite faulte...; avec le dommage qu'ils en ont souffert et icell dommage leur paier et reparer, et en rel leur indemniser lesdits Greal et Boulon de tout despens dommages et interest...»



paroisse Saint-Rémy, dans un quartier orienté vers les vignes de «la palu».<sup>621</sup> Artisan de fortune moyenne avec une maison à son nom, un atelier et un chai loués et des employés, Hosten entretenait quelques liens avec les tonneliers du réseau portuaire mais lui-même s'intéressait plutôt à la tonnellerie vinaire. Dans les dernières années de sa vie, il consolida sa fortune par l'achat de propriétés foncières et en assura la succession à ses héritiers. Cet inventaire contient notamment une liste de 34 documents retrouvés dans une armoire, comprenant 23 actes notariés, dont 17 avaient été passés entre 1561 et 1568 devant l'un des notaires du quartier, André Berthet, et les cinq autres devant trois notaires différents. Inventoriés dans l'ordre dans lequel ils se trouvaient, de haut en bas dans l'armoire, les premiers contrats, tous sur parchemin, étaient des achats et des obligations.<sup>622</sup> L'inventaire ne précisant pas la nature des actes, seuls le nom et la profession des contractants permettent de savoir qu'il s'agissait d'héritages et d'achats de propriété foncière.<sup>623</sup> S'ensuivaient des cédilles pour les sommes dues à Hosten, certaines notariées, d'autres sous seing privé, chacune «ecseptée en papier». Les débiteurs provenaient de l'entourage professionnel du défunt, tels deux des trois artisans présents lors de l'inventaire et qui œuvraient, supposons-nous, dans l'atelier de Hosten.<sup>624</sup> Vers le fond de l'armoire furent retrouvés deux petits livres de comptes, l'un «couvert de parchemin contenant memoyres de debtes et fournitures», l'autre «aussy couvert de parchemin

---

<sup>621</sup> ADG, 3E 6020, s.f. (F. Faure, 8 juillet 1569). Hosten s'intéresse de façon périphérique à la tonnellerie portuaire et loue à cette intention un chai et une boutique dans la grand' rue Saint-Rémy, ADG, 3E 1371, s.f. (A. Berthet, 8 juin 1565). Son beau-fils Guillaume l'Hummeau est tonnelier-arrimeur de navires dans Saint-Rémy, 3E 6019, fo. 112v-113v (F. Faure, 17 juillet 1565).

<sup>622</sup> Les pièces de parchemin sont indiquées comme un quart de peau, une demi peau ou une peau.

<sup>623</sup> Nous avons pu tracer une fin de carrière parallèle, celle de Perrin de Brane qui achète plusieurs terres en 1566-1568, avec sa fille Marie et son beau-fils Guilhem l'Hummeau, aussi tonnelier ADG, 3E 6019, fos. 17r bis-18v, 18v-19r, 53r-54r et 2<sup>e</sup> reg., fos. 20v-21r, 121v-122v, 135v-136r, 249r-250v (F. Faure, 23 et 24 janvier, 19 février 1566; 28 juin, 4 septembre 1566, 2 juin, 29 octobre 1567) vente de «quatre plaitans d'aubarede» (oseraie), quittance de dot concernant fils décédé, cession d'héritage du fils décédé; sommation, héritage de bourdieu (ferme), achat de bourdieu, la maison «confronte» celle achetée par Georges de la Place en rue du Seutre (Peugue?) ou de la Poste; 3E 6020, s.f. (F. Faure, 17 janvier, 23 décembre 1566, 28 et 31 août 1568), inventaire après décès du fils Jehannot, achat de vigne, testament, inventaire après décès des biens dans la maison rue du Peugue.

Un parent (?), Nicolas de Brane, tonnelier de la rue du Médoc de Saint-Rémy, consolide lui aussi sa fortune. ADG, 3E 6019, fos. 25r-v, 119r-120v; 2<sup>e</sup> partie, fos. 32r, 63r-65v, 155r-156r (F. Faure, 31 janvier, 3 septembre, 13 décembre 1566, 4 janvier, 27 février 1567), présence avec N. de Meyre, présence avec E. Pepeyron, vente de vin en Normandie, achat de bourdieu avec maison, vignes, aubarède, et verger; achat de cercles.

<sup>624</sup> Ce nombre d'employés semble courant pour un «maître bourgeois». Jehan Feydiou aurait employé quatre artisans et les frères Daudizole auraient eu de l'ouvrage pour deux ou trois, y compris le beau-père de l'ainé, ADG, 3E 6019, fos. 89r-v et (2) 64v-65r (F. Faure, 26 juin 1565 et 1 août 1566). Deux apprentis, un homme «du métier» et un charpentier de barriques sont associés à l'atelier de Aymon Fontanyer, 3E 7827, s.f. (F. de Lalanne, 6 juillet et 29 septembre 1565).

contenant quittances». Ces documents, qui n'ont pas été conservés, recelaient sans doute la véritable histoire de la tonnellerie Hosten. La relation entre cet artisan et ses fournisseurs de merrain n'est pas éclaircie, laissant croire que les questions routinières de crédit et de matériel ne nécessitaient pas toujours une visite chez le notaire. Enfin, au fond du tiroir, il y avait les «lettres de bourgeoisie du dit feu, signées Richon 31 juillet 1563». Nous croyons que ces lettres représentaient l'accession symbolique du titulaire au statut de «médiocre» selon l'échelle socioprofessionnelle de Bordeaux, à mi-chemin entre le commun et les marchands. «Maître bourgeois» signifiait donc le sommet de la carrière d'un tonnelier.

Le cas de Guilhem Hosten est probablement typique des membres de l'élite du métier qui, selon notre définition, fréquentaient au moins trois notaires et constituaient environ 7% du corps du métier. Si son cas donne un aperçu des ambitions matérielles qu'un tonnelier pouvait se permettre de caresser, le seul choix de métier n'en était aucunement le garant, car la carrière d'un tonnelier était très variable. L'échiquier socioprofessionnel du métier à Bordeaux était dominé par un certain Jehan de Lespau, qui se disait «charpentier de barriques, bourgeois et marchand» et était capable de prêter, au mois de mars, des centaines de livres à la «grosse aventure» aux pêcheurs terre-neuviers. En marge du corps du métier se trouvaient les simples journaliers et apprentis, fraîchement arrivés de l'arrière-pays et œuvrant dans l'atelier d'un maître bourgeois et qui logeaient dans une chambre chez leur employeur. Entre les maîtres bourgeois et le commun des artisans, l'on détecte plusieurs gradations. Certains tonneliers âgés travaillaient dans une «place» louée près de leur demeure, avec des matériaux qui leur étaient baillés sur la caution d'un confrère plus nanti. Certains jeunes «maîtres», titre signifiant qu'ils travaillaient à leur propre compte, louaient un logis et œuvraient dans le chai d'un marchand qui fournissait le merrain. Il est donc possible d'identifier trois indices de l'accession d'un artisan à un statut autonome et non précaire: la propriété d'une maison avec un chai de travail; la propriété à crédit des matériaux de tonnellerie; et la détention d'un titre honorifique comme «maître», «sire»,

«bourgeois» ou «marchand».<sup>625</sup> Ainsi, le maître bourgeois réunissait déjà ces qualités et son statut relatif, parmi l'élite de sa profession, se mesurait plutôt par l'ampleur de sa fortune.

Nous remarquons chez plusieurs tonneliers d'autres signes d'un statut social nouveau que nous pouvons identifier grâce aux concepts de M. Johnson. Selon lui, l'élargissement social du capitalisme et l'émergence du *middling sort* sont visibles dans une culture matérielle particulière, qui évoque l'individualisme et symbolise le statut social. Johnson constate ce phénomène notamment dans la construction d'espaces privés, meublés d'objets personnels, mais aussi dans la popularité de l'inventaire après décès, qui entérine d'ailleurs des noms standard pour des dizaines d'objets personnels. Chez les tonneliers de Bordeaux, les outils et les matériaux du travail ne constituent qu'une fraction des entrées dans ces documents, alors que les meubles, la vaisselle et le linge dans chaque pièce de la maison sont énumérés en détail. Les noms donnés à ces objets domestiques sont identiques à ceux que l'on retrouve dans les inventaires des grands marchands. En revanche, les noms donnés aux outils professionnels ne sont pas uniformes; ils portent une variété de noms locaux que l'on ne retrouve pas dans le vocabulaire technique des encyclopédistes du XVIII<sup>e</sup> siècle. Un écart existait donc entre l'embourgeoisement domestique et la tradition professionnelle des tonneliers de Bordeaux vers 1565.

Ces indices multiples de statut social, loin d'indiquer une hiérarchie sociale figée, expriment la fluidité socioprofessionnelle qui caractérisait la population de tonneliers. Alors que les riches accumulaient vignes et maisons, même les plus marginaux des artisans n'hésitaient pas à s'aventurer à qui mieux mieux dans d'autres domaines en devenant arrimeur de navire, empaqueteur de poisson ou laboureur, en menant un petit commerce de draps, de vins ou d'ébénisterie, ou en prenant la mer pour la côte de Zeria. On pourrait multiplier les exemples de stratégies visant à améliorer le sort de l'individu, si typiques de ce siècle d'opportunisme et de mouvance sociale.<sup>626</sup> Il nous semble toutefois

---

<sup>625</sup> Chaque titre honorifique a sa spécificité. Le plus imprécis est «maître», signifiant que le titulaire travaille à son propre compte. «Sire», déjà vieilli et peu usité sauf dans un milieu conservateur comme le corps de tonneliers, est donné aux propriétaires fonciers ruraux; «bourgeois» est son équivalent urbain. «Marchand» indique l'adhésion au corps des marchands de Bordeaux, organisme influent centré sur la Bourse. Ces définitions sont les nôtres, le fruit de nos observations sur les centaines de relations trouvées dans les archives notariales de Bordeaux.

<sup>626</sup>Cf. C. Bridenbaugh, *Vexed and troubled Englishmen* (Oxford: Clarendon, 1968) et M. Johnson, *op. cit.*

pertinent de nous concentrer sur deux avenues d'avancement empruntées par plusieurs tonneliers et qui, grâce à leur place structurelle dans le métier, contribuaient à la construction de l'espace atlantique septentrional: celle de l'«entrepreneur» et celle de l'«arrimeur de navire».

### **Les voies de promotion rapide. Entrepreneurs et arrimeurs de navire**

Parallèlement au système artisanal de charpenterie de barriques à Bordeaux, un second système contractuel pour la fabrication de fûts semble avoir offert aux jeunes maîtres tonneliers sans propriété une façon d'accumuler des capitaux. En créant le statut coutumier dit d'«entrepreneur» entre le journalier et l'artisan autonome, ce système s'avéra propice à une adaptation par les baleiniers biscafens. Moins répandu dans les archives que le contrat artisanal entre l'acquéreur et le vendeur de barriques neuves,<sup>627</sup> on reconnaît le contrat associé à ce système premièrement par le fait qu'il ne s'agit pas d'une vente de barriques neuves, comme dans le système artisanal, mais de la transformation en fûts d'une certaine quantité de merrain dont l'acquéreur disposait. Ainsi le système est dit, dans les actes, de «conversion du merrain». Le nombre de barriques à bâtir n'est pas stipulé en termes de douzaines, comme dans un contrat artisanal, mais de la «quantité qu'il se pourra faire» à partir du merrain, évalué en milliers, que l'acquéreur désire faire convertir.

Plusieurs modalités de ce type de contrat permettent de situer l'entrepreneur, qui est toujours qualifié de maître, au début de sa carrière autonome. Les paiements étaient versés par tranches à

---

<sup>627</sup> Sur 953 douzaines de barriques neuves dans 120 contrats, le système de «conversion» concerne 188 douzaines dans les huit contrats suivants: ADG, 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 21 avril 1565); 3E 2418, fos. 20r-21r, 798v-799r (R. Brigot, 2 avril, 21 novembre 1565); 3E 7827, fos. 41v-42v, 79r-80r, 94r-95r (11, 20 et 26 avril 1565); 3E 6360, s.f. (M. Galliot, 3 mai 1565); 3E 7019, s.f. (M. Hatton, 9 mars 1565; copie in 3E 7023, s.f.).

En 1565, le système de «conversion» représentait 7% des contrats, mais produisait 20% des barriques neuves de l'année. La production était concentrée au printemps, en vue d'une livraison à la Saint-Jean ou à la Madeleine. Voici le nombre de douzaines de barriques en chantier pendant chaque mois en 1565 sous le système de conversion.

mois	jan	fév	mars	avril	mai	juin	juil	août	sep	oct	nov	déc
douzaines	3	0	4	13	73	57	21	5	5	5	0	3

mesure que progressait la transformation du merrain, ce qui suggère que le tonnelier était tiraillé entre les statuts de journalier et d'artisan autonome. Le contrat précise aussi que le tonnelier devait travailler dans le chai de l'acquéreur où le merrain et les cercles seraient mis à sa disposition. En plus d'indiquer que l'artisan ne possédait pas son propre atelier, cette modalité suggère que ses avoirs étaient insuffisants pour cautionner l'achat, sur crédit, des matériaux de tonnellerie. Toutefois, le charpentier de barrique devait apporter sa propre trousse d'outils, signe qu'il avait rempli les conditions de son apprentissage.

Malgré les conditions taillées sur mesure pour des jeunes maîtres, le contrat de conversion plaçait l'artisan sous un contrôle rigide. Celui-ci était tenu de rebattre les barriques si une fuite se produisait avant la Saint-Martin, le 11 novembre; en outre, l'entrepreneur devait rester à Bordeaux jusqu'à cette date.<sup>628</sup> Dans le contrat régissant la production artisanale, la responsabilité du vendeur de barriques neuves pour l'étanchéité des fûts jusqu'à la Saint-Martin était couverte par une simple allusion à la Coutume de Bordeaux et par la caution fournie par l'artisan. Toutefois, l'entrepreneur, qui n'avait pas d'avoirs substantiels dans la ville, était personnellement tenu de rester sur place.

Si le lot des entrepreneurs semble plus lourd que celui des artisans en possession des moyens de leur métier, il était pourtant meilleur que celui de dizaines de leurs confrères œuvrant dans l'atelier d'un maître bourgeois. Or, c'est dans les ateliers des tonneliers nantis que la division du travail était

---

<sup>628</sup> Cf. 3E 7827, f. 41v-42v (F. de Lalanne, 11 avril 1565), obligation, par Raoullet Lambert, Guillem de la Pouyade et Jehan Mercier, maîtres charpentiers de barriques de la paroisse Sainte-Eulalie, à Jehan de la Vigne, facteur du cabal de Sieur Estienne du Burg, bourgeois et citoyen, de convertir en barriques 8 milliers de merrain, à 13 francs bordelais le millier, pour la Saint-Jean (24 juin) ou huit jours après.

Voici l'extrait pertinent de ce contrat (ponctuation ajoutée): «[...]les artisans s'obligent à] faire et rendre parfaites tel nombre et quantite de barriques qu'il se pourra faire et pourra provenir du nombre de huict millierz de meyrain, ganny de fonsaille, que ledit [facteur de l'acquéreur] de la Vigne sera tenu bailler et delivrer de jour en jour, ainsi travailleront a faire lesdites barricques, et lesquelles ilz seront tenez rendre faictes et parfaites, bien et tellement ainsi qu'il est requis dans la feste de Saint Jehan Baptiste prochainement venant ou huict jours apres; Moyennant la somme de treize francz bourdelois pour chacun millier dudit meyrain que ledit de la Vigne, tant luy que pour ses consorts, a pour paier auxdits [artisans] Lambert, de la Pouyade et Mercier, a la mesure qu'ilz exploiteront ledit meyrain et qu'ils feront lesdites barricques; Et outre a leur bailler et fournir toutes les estoffes necessaires a telles barricques, faire porter et rendre en ung chay dudit [acquéreur] Duburg appartenant, siz en la rue Sainte Croix dans lequel lesdits entrepreneurs seront tenez faire lesdites barricques; lesquelles barricques lesdictz entrepreneurs seront tenez rebattre s'il est besoing, et qu'ilz en soient requis et est accorde que si cas est que lesdites barricques ne fussent parfaites suivant la Coustume, et ainsi qu'il est requis et accorder ilz seront tenez rester et demeurer jusques a la feste de Saint Martin prochainement venant...»

poussée à son extrême, confinant des ouvriers à des tâches aussi spécialisées que le jointage des douves, le montage des coques, le taillage des fonds, le fonçage des barriques et la fabrication ou la pose des barres.<sup>629</sup> Tout porte à croire que, dans le système de conversion, l'entrepreneur lui-même effectuait toutes les opérations de tonnellerie. Le statut d'entrepreneur constituait donc une étape vers l'accession à l'autonomie, caractérisée par la prise de risques.

C'était là un système qui pouvait être facilement adapté aux besoins de l'industrie baleinière. Son importance résidait, premièrement, dans la relation directe qu'il établissait entre un tonnelier compétent, mais sans biens, et un marchand ou un avitailleur. Le système fournissait aussi une garantie de l'étanchéité des fûts, normalement assurée par la propriété foncière de l'artisan, en plaçant l'entrepreneur personnellement sous l'obligation de rester sur les lieux jusqu'à ce que l'étanchéité des futailles ait été vérifiée. Le système créa donc les conditions coutumières qui permirent l'embauche de tonneliers par les capitaines baleiniers. En allant à la Terre-neuve, l'artisan s'engageait à transformer le matériel fourni par l'armateur et à travailler dans un bâtiment appartenant à l'embaucheur (navire, station baleinière), toute en assumant les obligations coutumières d'un tonnelier autonome bordelais. Ainsi le contrat de conversion jetait des bases pour la diffusion en Atlantique de la barrique et des coutumes bordelaises.<sup>630</sup>

Le second aspect de la communauté de tonneliers à Bordeaux qui attirait l'attention des baleiniers était le métier appelé «arrimeur de vins» ou «arrimeur de navires». Leur travail formait un pendant naturel à la tonnellerie du vignoble dont la morte saison, à l'automne et à l'hiver, correspondait au temps de l'exportation des vins. Ainsi un artisan pouvait fabriquer les barriques au

---

<sup>629</sup>ADG, 3E 4790, fo. 268v-269r (J. Dubois, s.d., automne 1565), le charpentier de barriques Heliot Bonin s'engage auprès de Nicolas de Brane «m<sup>r</sup> thonnelier», à joindre 50 douzaines de barriques et à tailler les fonds de 50 autres douzaines, à 4 sols tournois la douzaine de barriques à joindre et 5½ sols par douzaine à tailler les fonds.

3E 11183, s.f. (R. Soteau, 16 décembre 1565), promesse par Raymond Maurice et Georges Maurin, maîtres charpentiers de barriques, à Jehan Meyrault, marchand, de «bastir cinquante douzaines de barriques et monter joindre autres cinquante douzaines de barriques», à 5 sols tournois la douzaine. *Ibid.* (30 avril 1565), promesse par le même Georges Maurin, à Jehan Eymard, de joindre 50 douzaines de barriques, à 3½ sols la douzaine.

ADG, 3E 6020, s.f. (F. Faure, 20 juin 1569), inventaire de 26 «pieces de barriques neuves a foncer»

ADG, 3E 6019, 86r-87r (F. Faure, 14 août 1566), vente de «trente milliers de barres a barrer vin».

Cf. ADG, 3E 2418, fo. 798v-799r (R. Brigot, 21 novembre 1565), obligation d'un charpentier de barriques, Guilhem de la Pouyade, envers un autre, Jehan du Toys, de convertir 1½ milliers de merrain en barriques.

<sup>630</sup> Nous verrons plus loin que les contrats de tonneliers-sardiniens suivent les mêmes modalités.

printemps et les charger à bord des navires à l'automne. Ce métier devint toutefois une véritable spécialisation et dans plusieurs ports atlantiques, une corporation d'arrimeurs ou de déchargeurs de vins naquit, alliée à celle des tonneliers.<sup>631</sup>

Des éléments de ce métier peu connu sont révélés par des références éparées que nous avons recueillies dans les archives notariales.<sup>632</sup> Le travail commençait au chai de l'exportateur où les tonneliers arrivaient avec un gréement imposant de «poulains»,<sup>633</sup> de sangles, de cordages et de poulies.<sup>634</sup> Des mentions de l'entretien de chevaux, de harnais et de charrues par les charpentiers de barriques<sup>635</sup> font référence aussi, sans doute, à l'équipement employé pour transporter les barriques du chai à la grève devant la ville. Là, le «billetier», un officier municipal, vérifiait le chargement et les marques gravées sur les barriques avant de fournir le «billet» qui autorisait les arrimeurs à procéder au chargement du navire.<sup>636</sup>

La grève de Saint-Rémy, avec ses rangées de barriques alignées et des bœufs attelés à un lourd traîneau de futailles, fut représentée au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle par le peintre Joseph Vernet. On voit, dans ce tableau, que la marée est haute devant la ville. Or, son ampleur et ses raz empêchaient les navires d'amarrer à la rive, et les barriques étaient voiturées de la grève au navire mouillé dans la rade à l'aide d'allèges appelées filadières ou gabarres. Ces très nombreuses embarcations, portant de six à une trentaine de barriques, étaient sans cesse vendues, échangées, louées et léguées entre les

---

<sup>631</sup> *Archives Historiques de la Gironde*, IX (Bordeaux: 1874), p. 375; pour Paris, Jourdin *et al*, *op. cit.*, IV, pp. 588, 606; XVI, p. 470; XXVII, p. 224; pour Rouen, M. Mollat (1952), *op. cit.*, pp. 338-339; pour Séville, J.L. Casado Soto (1988), *op. cit.*, pp. 81-87 et 287-289; pour Lisbonne, F.-P. Langhans, *op. cit.*, II, pp. 691-719.

<sup>632</sup> J. Bernard s'est contenté de dire que les tonneliers «faisaient souvent office d'arrimeurs», *op. cit.*, p. 125. Il est possible que la Jurade de Bordeaux ait fait référence à cette activité en 1420 en réclamant une ordonnance «*bona*» et «*de bona hora*» sur les «laboureurs» (manœuvres) de futaille. Archives Municipales de Bordeaux, *Registres de la Jurade*,..., *op. cit.*, p. 426.

<sup>633</sup> Un assemblage ressemblant à une échelle, servant à déplacer une futaille à la façon d'une civière.

<sup>634</sup> «Les Rôles d'Oléron» (1266), in Jourdin *et al*, *op. cit.*, vol. I, pp. 322-357; «An Extract ... of the Ancient Sea-Laws of Oleron», in J. Godolphin, *A View of the Admiral Jurisdiction* (London: 1661), pp. 163-196, articles 10, 11 et 24.

<sup>635</sup> ADG, 3E 6020, s.f. (F. Faure, 20 juin 1569); ADG, 3e 3042, fo. 45r (P. Cazemajour, 8 avril 1565); 3E 7020, s.f. (M. Hatton, 29 juin 1565).

<sup>636</sup> ADG, 3E 6019, fo. 140v (F. Faure, 17 avril 1566); le billetier était un dénommé Helicet de la Haye.

gens du port: gabarriers, mariniers, charpentiers de barriques, arrimeurs, visiteurs de navire.<sup>637</sup> Quand l'allège chargée de barriques accostait le navire, le marchand, l'arrimeur et le capitaine vérifiaient de nouveau les sangles, les cordages et les poulies<sup>638</sup> et les tonneliers commençaient à hisser les futailles à bord du navire.<sup>639</sup> Roulant les barriques sur le pont jusqu'à l'écouille, ils les descendaient ensuite dans la cale<sup>640</sup> où, pour les immobiliser, ils les bloquaient avec des coins taillés à l'aide de «haches servant à arrimer navyres».<sup>641</sup> Ainsi le travail se divisait en trois étapes: le charriage, l'embarquement, et l'arrimage. Continuellement en rapport avec les marchands et les capitaines, les arrimeurs étaient souvent appelés à témoigner devant notaire lors d'un contrat ou d'un malentendu, et certains profitaient de leur proximité avec les équipages étrangers pour pratiquer un petit commerce de vins

---

<sup>637</sup> ADG, 3E 6019, fo. 112v-113v (F. Faure, 17 juillet 1565), achat par un tonnelier d'une filadière de 2 tonneaux; *ibid.*, fo. 257v-258v (26 décembre 1565), location d'une filadière entre deux charpentiers de barriques; 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 18 juin 1565), achat par un charpentier de barriques d'une «filadière»; 3E 5406, fo. 388v-389v (N. Duprat, 13 août 1565), vente d'une filadière par un marchand de vin.

ADG, 3E 11181, s.f. (R. Soteau, 3 mars 1565), vente d'une gabarre de six barriques; *ibid.*, (2 mars 1565), construction par un maître charpentier de gabarres d'une gabarre de «treize piedz de solle et quatre soles du port de six barriques ou environ»; 3E 11183, s.f. (*ibid.*, 16 avril 1565), vente entre gabarriers d'une gabarre de 10 barriques; *ibid.* (3 mai 1565), contrat pour «rhabiller» une «gabarre du porte de neuf barriques de vin»; 3E 11187, s.f. (*ibid.*, 22 octobre 1566), achat par un marchand de vin d'une gabarre de 3 tonneaux; 3E 11188, s.f. (*ibid.*, 2 janvier 1566), bail par un marchand de vin d'une gabarre de 5 barriques; *ibid.* (25 janvier 1566), échange d'une gabarre de 10 tonneaux contre une autre de 3 tonneaux plus argent; 3E 1372, s.f. (A. Berthet, 21 février 1565), prêt par un tonnelier à un gabarrier; *ibid.*, (A. Berthet, s.d., après 21 février 1565) prêt d'une gabarre à tonnelier; 3E 6019, f. 199v-200r (F. Faure, 31 mai 1566), échange d'une gabarre de 3 tonneaux contre une de 5 «tonneaux de vin ou envyron»; 3E 3042, fo. 70r (P. de Cazemajour, 2 mai 1565) achat par un tonnelier d'une gabarre de 6 barriques; et j'en passe....

<sup>638</sup> «Les Rôles d'Oléron», *loc. cit.*

<sup>639</sup> À Paris au XIV<sup>e</sup> et au XV<sup>e</sup> siècle, les «déchargeurs de vins» se constituent en corporation. Leur travail consiste à sortir les fûts d'une «nef» amarrée en aval du premier pont, et de les «avalen» (remonter) au port de La Grève avec l'aide de leurs «valets», d'embarcations appelées «nacelles», de filets et de cordages. Ensuite, le déchargeur «labouren» (manœuvre) les fûts de vin pendant leur vente et engage enfin un charretier pour les livrer à l'«hôtel» du nouveau propriétaire. *Ordonnances des rois de France...*, *loc. cit.*; De Lespinasse, *op. cit.*, p. 12.

<sup>640</sup> ADG, 3E 5422, f. 449v-450r (N. Duprat, 8 avril 1582), attestation concernant le bris d'une barrique de vin lors de son chargement dans le courau de Rousselet Pigeon, marchand d'Aulone au port de «Figuey», paroisse de Casseal sur Garonne: «...lesquels mariniens faisoit roler une barricque de vin par dessus les pons ou pal au quays dudit courau pour la metre dedans, et quand ladite barricque fut sur le bout desdits ponts sur le bort dudit courau pour descendre au fons dicelle, ledit quy depose entendit que ladite barricque fit un grand bruit dans ledit courau, ledit quy ateste et son frere soubdain trouvaient ladite barricque defonsee d'ung bout et le vin coule par le sol dudit courau, sans qu'il en fust saulve, et en oultre ledit quy depose que a entendu que ladite barricque estoit toute neufve et le bruit qu'elle fit que cela ne peult estre advenu que par la faulte desdits mariniens pour avoir laisse tomber ladite barricque sans l'avoir conduite comme il en estoit besoin et necessaire...»

<sup>641</sup> ADG, 3E 6020, s.f. (F. Faure, 31 août 1568). Inventaire après décès de Perrin de Brane, charpentier de barriques de la rue de Pugues, paroisse Saint-Rémy. Des coins taillés du bois local ont été retrouvés à Red Bay. L. Ross, *op. cit.*, pp. 205-214.



ou d'instruments professionnels.<sup>642</sup> En outre, à force de constamment évaluer l'espace occupé par les futailles dans la cale, ces tonneliers-arrimeurs devenaient des spécialistes dans le calcul du tonnage de navire, compétence qui s'avéra souvent décisive lors d'un différend entre un capitaine et un marchand sur l'affrètement d'un vaisseau.<sup>643</sup>

Les arrimeurs s'intégraient pleinement aux réseaux socioprofessionnels des quartiers portuaires. Les maîtres bourgeois du réseau de Saint-Rémy, surtout Naulin de Meyre et Jehan Feydieu, étaient actifs dans l'arrimage des navires et dans d'autres aspects de la vie du port. Ces hommes embauchaient des artisans qui étaient constitués en équipes chapeautées par des contre-maitres, et affectés au chargement des navires.<sup>644</sup> À Saint-Michel, les frères Connin et du Vergier ralliaient les arrimeurs de navire. Augier du Vergier était «visiteur de navires», sorte d'inspecteur de cargaisons et d'équipement de navires devant le port. Autour de ces figures de proue se regroupaient les simples charpentiers de barriques, affectés tantôt au port tantôt à l'atelier. Si ces tonneliers côtoyaient des gabarriers-mariniers sur la grève, il était toutefois rare que se tissent des liens familiaux entre les deux métiers. Les gabarriers affluaient au port pour chercher de l'emploi pendant les pics du mouvement naval, mais leur mode de vie ressemblait davantage à celui du marinier fluvial ou du pêcheur au filet. La distinction sociale entre les tonneliers-arrimeurs et les gabarriers-mariniers était donc relativement rigide. Les charpentiers de barriques qui se voyaient au premier rang des artisans

---

<sup>642</sup> ADG, 3E 1372, s.f., (A. Berthet, 12 février 1565), attestation d'un maître hollandais témoignée par le fils de J. Feydieu; 3E 1373, s.f., (*ibid.*, 15 mai 1565) attestation d'un maître hollandais témoignée par deux tonneliers-arrimeurs; 3E 1374, s.f., (*ibid.*, 1 septembre 1566), achat par un tonnelier d'un «natif de l'Isle en Flandres ... d'une espel ribot(?), d'ung couteau a deux mains» et autres outils; 3E 6019, fo. 140v (F. Faure, 17 avril 1566), sommation d'un maître breton au «billetier» des Chartreux témoignée par des tonneliers-arrimeurs; *ibid.*, fo. 24r-25r (3 juillet 1566), avitaillement de pastel témoigné par N. de Meyre; *ibid.*, fo. 41v-43r (17 juillet 1566, avitaillement de vin d'un navire breton témoigné par J. Feydieu; *ibid.*, fo. 154r-155r (17 septembre 1566), obligation d'un «banquier ytalien lucoys» témoignée par de Meyre; *ibid.*, fo. 185v-186r (24 octobre 1566), avitaillement d'un navire breton témoigné par M. Raymond; 3E 6021, fo. 143v-144r (*ibid.*, 10 juin 1567), avitaillement de vin en Bretagne par de Meyre témoigné par des tonneliers.

<sup>643</sup> R. Barker, M. Eibl, L. Freire Costa, D. Lakey et B. Loewen, «Selected documents on gauging ship's tonnage, 1320-1570» (manuscrit inédit, 1995), 108 pp.

<sup>644</sup> Deux tonneliers baleiniers, Georges de la Place et Héliot de la Claverie, servaient apparemment de contre-maitres de deux équipes d'arrimeur de Naulin de Meyre. ADG, 3E 6021, fos. 141v-142r et 143v-144r (F. Faure, 4 et 10 juin 1567); cf. *infra*.

urbains<sup>645</sup> ne se frottaient que par nécessité passagère à ces fluviaux arrivés d'une douzaine d'échoueries sans prétention d'urbanité.<sup>646</sup> L'ambiguïté du métier d'arrimeur, entre mer et terre, est mise en relief par un dédain à l'égard du monde des mariniens.

C'était dans ce bassin d'artisans que les capitaines baleiniers viendront recruter leurs tonneliers.<sup>647</sup> Habités aux navires et habiles dans leurs relations avec les gens de mer, ces tonneliers-arrimeurs constituaient souvent le premier contact avec la ville pour les Biscafens. Leur attachement à une carrière de tonnelier était d'ailleurs rassurant pour les capitaines conscients de la légitimité que conférait la Coutume de Bordeaux à la tonnellerie de la ville et à ses artisans.

Ces deux avenues professionnelles ouvertes à des jeunes maîtres tonneliers, celles d'entrepreneur et d'arrimeur de navires, offraient donc la possibilité d'avancer du statut de journalier à celui d'un artisan autonome. Leur confluence, dans la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, permit au métier de tonnelier baleinier de voir le jour. Dans le chapitre suivant, nous étudierons deux aspects de ce nouveau métier: les stratégies individuelles qui s'y inscrivaient, et le cadre institutionnel qui les réglait.

---

<sup>645</sup> R. Pijassou, in F.-G. Pariset, *op. cit.* (1968), p. 184.

<sup>646</sup> Rappelons la méfiance des cultivateurs à l'égard des marins du Saint-Laurent dans A. Laberge, *La Scouine* (1918; réédité Montréal: Quinze, 1981).

<sup>647</sup> Cf. J. Bernard (1968), *op. cit.*, p. 811.

## **Chapitre 7. Les tonneliers baleiniers dans l'Atlantique**

La tonnellerie baleinière exerçait une attraction certaine sur la communauté d'artisans de Bordeaux, et les parcours individuels permettent d'éclairer les motifs pour lesquels certains s'éloignaient de la communauté mère pendant des périodes de huit à quatorze mois, plusieurs années de suite. Lorsqu'on compare les conditions d'embauche, l'on constate que les *toneleros* basques s'engageaient selon un système collectif, alors que leurs confrères bordelais allaient à la Terre-neuve en tant qu'artisans-entrepreneurs individuels et exigeaient des salaires un peu plus élevés que leurs confrères labourdains. L'ensemble des trajets constitue une ouverture sur la mentalité à la fois coutumière et individualiste des gens de mer qui peuplaient l'espace atlantique septentrional vers 1565.

Dans le creuset de ce nouvel espace, l'expérience des baleiniers donnait lieu à de nouvelles normes, appelées «us et coutumes universels de la navigation de Terre-neuve». Cette conception coutumière, souvent évoquée dans la jurisprudence de l'époque, confirme que l'idée d'espace maritime existait dans l'esprit des gens qui occupaient l'Atlantique septentrional. En fusionnant des éléments de la coutume des pêcheurs ponantais, de la Coutume de Bordeaux et de l'ancien «Rôle d'Oléron», les nouvelles normes balisaient les droits des gens de mer dont la participation assurait le succès de l'aventure terre-neuvienne. Entre leur accès aux gains de la pêche commerciale et leur assujettissement aux prescriptions les plus contraignantes de leur métier, les marins et les artisans de statut intermédiaire concilient les aspects divergents évoqués par les barriques de Red Bay et donnent un sens original à l'espace atlantique septentrional.

### **7.1. Quelques trajets personnels. Stratégies individuelles et contexte social**

Selon le décompte effectué pour les années 1565 et 1566, à Bordeaux un charpentier de barriques sur vingt avait l'expérience de la pêche à la baleine au Labrador<sup>618</sup> et, si l'on prend la population de base des 60 tonneliers portuaires de Saint-Rémy et de Saint-Michel, on obtient une proportion de terre-

---

<sup>618</sup> Nous avons trouvé les noms de 310 artisans à Bordeaux, dont quinze (5%) sont allés à la Terre-neuve dans les saisons de 1565 et 1566, et deux autres ont pris la mer sur des sardiniers anglais.

neuviers équivalente à un artisan sur cinq.<sup>649</sup> Compte tenu que ces engagements sont tirés de seulement deux années, il est possible que l'expérience de la côte de *Zeria* ait été partagée par la majorité des tonneliers portuaires dans le troisième quart du siècle.<sup>650</sup> L'expérience très personnelle d'aller «aux gresses» était donc vécue dans une communauté accoutumée aux départs et aux retours de ces jeunes maîtres.

L'un des moments forts de l'année des tonneliers était le 24 juin, fête de la Saint-Jean, qui coïncidait avec l'échéance de la livraison des barriques neuves, mais aussi avec celle de l'embauche de charpentiers de barriques pour la pêche à la baleine. C'était aussi la fête du saint patron du corps du métier à Bordeaux.<sup>651</sup> Selon une description de 1578,<sup>652</sup> les artisans défilaient à travers la ville derrière leurs bannières en arborant des costumes allégoriques. Certains portaient une doloire sur la tête, symbole sans doute de la décapitation du saint, mais peut-être aussi geste politique à une époque où l'une des voix populaires de la langue française, Étienne Dolet, avait pris cet instrument, par un jeu de mot sur son nom, comme totem personnel.<sup>653</sup> Certaines années, ces défilés affichaient un caractère partisan par rapport au climat religieux de l'époque<sup>654</sup> mais, quand le climat social était plus calme, les confréries défilaient vers plusieurs endroits dans la paroisse Saint-Michel<sup>655</sup> où elles jouaient des saynètes...

---

<sup>649</sup> La proportion de tonneliers baleiniers n'est pas loin de celle relevée par A. Cabantous pour le nombre de marins au long cours par rapport à l'ensemble des gens de mer dans les ports français, au siècle suivant. Cet auteur identifie 3 à 9% de marins au long cours parmi la population des «gens de mer» de plusieurs ports français. *Les citoyens du large* (Paris: Aubier, 1995).

<sup>650</sup> J. Bernard note des engagements de tonneliers pour la Terre-neuve dès 1546; *op. cit.* (1968), p. 811: le cas du tonnelier Pierre de Lanhurt de Capbreton qui fit trois voyages morutiers de 1546 à 1548.

<sup>651</sup> Ce n'était pas le seul saint patron: «La frairie des maîtres charpentiers de barriques et arrimeurs de Vin, avait pour patron St. Joseph; elle était établie à la chapelle de N.D. de la Paix en l'église Saint-Remy», AMB, Ms 505, L. Augier, *op. cit.*, p. 481. Le jour de Saint-Joseph artisan est le 1<sup>er</sup> mai; celui du saint Joseph le 19 mars.

<sup>652</sup> Jean de Gaufreteau, *Chronique Bordeloise* (1578; Bordeaux, 1872), t. 1, pp. 212-221; Cf. J. de Barennes, *op. cit.*, p. 125.

<sup>653</sup> Etienne Dolet, *La manière de bien traduire...* (Lyon: 1540), voir la page titre.

<sup>654</sup> «Au temps de la ligue [catholique], le 1<sup>er</sup> avril 1589, à la suite d'une procession qui s'était formée devant la porte St. Julien, un nommé Achard charpentier de barriques prit les armes à la main [et] fut immédiatement jugé et exécuté devant l'église des Augustins», dans L. Auger, *op. cit.*, p. 127, citant Boschereau des Portes, *Histoire du Parlement*, t. 2, p. 293. Arch. mun. de Bordeaux, Ms 505. (L'église des Augustins était à l'endroit où, aujourd'hui, se trouve le musée ethnographique, près de la place de la Victoire, anciennement la porte Saint-Julien.)

<sup>655</sup> Cinq lieux sont nommés: l'église Saint-Michel; la place de la chapelle Saint-Jean contre le palais; la place du palais; sur les Fossés du Chapeau Rouge; et la place du grand marché.

...auxquels lieux ils se transportoyent en procession solonelle [avec] les luminaires, torches, et flambeaux, croix et bannières, estant travestis ... en forme d'apostres, de Saint-Baptiste et de Nostre Seigneur; tranchants de bois sur leurs testes, longs cheveux perruqués qui leurs pendayent jusque à la ceinture...<sup>656</sup>

En 1566, dans cette atmosphère carnavalesque et en pleine haute saison de tonnellerie, cinq charpentiers de barriques, leurs familles et des témoins descendirent à la boutique du notaire François Faure pour officialiser leur départ pour la Terre neuve. Présents aussi étaient l'employeur, Juan de Çigaran, capitaine du baleinier *Les Troys Roys d'Absolom* de Deba en Guipúzcoa<sup>657</sup> et son garant Sire Jehan de Girard, marchand de Bidart près de Saint-Jean-de-Luz. Non moins d'une vingtaine de personnes, sans compter le notaire et son scribe Léonard Prinat, se réunirent dans la pièce en cette fête de la Saint-Jean. On ressent la bousculade inhabituelle dans la boutique du notaire et le désarroi du scribe en lisant l'acte d'engagement maintes fois raturé. L'essentiel de l'acte est pourtant typique:

...George de la Place, Heliot de la Claverye, Estienne Dauplantey, Pierre Daurigny, Heliot Guychart, les tous charpentiers de barricques habitans en ceste ville de Bourdeaulx, lesquelz de leurs bons grez et volontez se sont par ces presents lhouez et lhouent a Sire Jehan de Sigaran, marchand de Deba en Espagne a ce present, stippullant et acceptant et ce, pour faire certain voyaige a la grasse en Terre Neufve pour et au nom du celluydit de Sigaran, dans certain navire auxdit de Sigaran appartenant et nomme les Troys Roys d'Absolõ, moyennant le pris et somme de cent soixante livres tournoys pour le louaige d'ung chescun des susdit nommez pour ledit voyaige...<sup>658</sup>

Ensuite, par une série d'actes toujours de même date, les cinq tonneliers réglèrent leurs affaires en reconnaissant leurs dettes et obligations, en constituant leurs procureurs et en dictant leurs testaments. La gravité du moment fut accentuée par la mention, dans l'acte principal, d'une possibilité de guerre. Puis, le maître bourgeois Jehan Feydieu, présent comme témoin dans plusieurs actes, reconnaît à

---

<sup>656</sup> J. de Gaufreteau, *loc. cit.*

<sup>657</sup> ADPB, Fondo Consul. Mar 95, fo. 20r (29 mai 1565), assurance, par Juan Lopes de Soto au nom de Andres de Arriçabalaga, depuis «la canal de Deva» ou un autre port de Guipúzcoa, à un ou des ports et plages de la Terre neuve, et de port en port comme il est jugé nécessaire, et de retour à un port de Guipúzcoa, sur «pan, bino, sidra, toçino, barricas abatidas y otros qualquier pertrechos y armaçon neçesarios para su biaje y pesca y a la vuelta sobre lo dicho y sobre grasas y otras qualquier mercaderias», à 8% pour la *nao Los Tres Reys* dont est capitaine Juan de Çigaran, *el Moço*, au montant de 700 ducats.

<sup>658</sup> ADG, 3E 6019, fo. 10v-12r (F. Faure, 24 juin 1566).

Georges de la Place une dette de 41 livres tournois, payable à l'épouse de ce dernier aux vendanges prochaines. En se faisant créancier de ce tonnelier prestigieux, la Place, dont ce n'était pas le premier voyage «aux gresses», faisait preuve d'un réflexe d'entrepreneur qui était typique des tonneliers baleiniers. Ce prêt, qui aurait certainement contribué au mythe des voyages terre-neuviens, fut contresigné par le maître bourgeois Naulin de Meyre et deux autres tonneliers, Toussaint Esquibat et Guilhem Bonnin, tous du réseau portuaire de Saint-Rémy.<sup>659</sup>

Un deuxième tonnelier, Heliot Guychart, nourrissait également d'autres projets que son voyage à la Terre-neuve. Avec Léonard Authic, également maître du métier, il enregistra une entente pour diviser à parts égales le «gaing et proffict» qui résulterait de la vente de «certain nombre de barricques et coffres par eulx... achaptés» au prix de 110 livres tournois.<sup>660</sup> Guychart choisit son beau-père, un laboureur de Bouliac sur l'autre rive de la Gironde, pour agir en son nom dans l'entreprise et ainsi recevoir de Çigaran la somme de 20 livres «pour raison de commencement de paye».<sup>661</sup> Les témoins étaient trois tonneliers, dont Naulin de Meyre, tonnelier bourgeois, et Jehan du Plantey, frère de l'un des tonneliers baleiniers. Comme dans le cas de la Place, on remarque l'importance des alliances maritales, fondées sans doute sur une dot, ainsi que la transparence des affaires commerciales entre confrères.

La réunion extraordinaire de la Saint-Jean eut sa suite à peine un mois plus tard, au jour de la Madeleine, le 22 juillet, quand une seconde foule se précipita chez le notaire.<sup>662</sup> À cette occasion, étaient présents les procureurs des cinq tonneliers terre-neuviens et celui de Çigaran, un certain Roger d'Alguelarraudo, personnage clé dans la relation entre Bordeaux et les ports biscaïens. Identifié seulement comme un marchand de Bordeaux, il n'était pas «bourgeois» de cette ville; dans d'autres actes il se disait «maistre couvreteur» de Bordeaux, c'est-à-dire grossiste en tuiles de recouvrement,

---

<sup>659</sup> ADG, 3E 6019, fo. 13v-14r (F. Faure, 24 juin 1566). L'obligation sera «cancellée» (liquidé) le 24 octobre, en présence des tonneliers Raphael Carrere et Guilhem Drivet(?).

<sup>660</sup> Au prix courant, les 110 livres tournois auraient permis d'acheter 10 douzaines de barriques.

<sup>661</sup> ADG, 3E 6019, fo. 14r-15r (F. Faure, 24 juin 1566).

<sup>662</sup> ADG, 3E 6019, fo. 49r-v (F. Faure, 22 juillet 1566). Pey Ratebouc, laboureur de Bouliac, Entre-Deux-Mers est procureur pour son beau-fils Heliot Guychart; Jehan Dauplantey pour son frère Estienne; Jehanne de Marsan est procuratrice pour son époux Pierre Daurigny; Francoyse Blanche pour son époux Heliot de la Claverie; et Peyronne de Matias pour son époux George de la Place. Témoin est Naulin de Meyre.

ou «treibles».<sup>663</sup> Aucun de ces titres n'en révèle autant sur lui que le fait, signalé dans un contrat royal pour l'aménagement du port de Ciboure, qu'il représentait «la maison Daguette» de Saint-Jean-de-Luz.<sup>664</sup> Seule cette dernière fonction expliquerait ses très nombreuses présences, comme garant ou témoin, aux actes liant des marchands bordelais à des marins basques. On soupçonne d'ailleurs, par la diversité des situations dans lesquelles il intervenait et par son nom métissé, qu'il parlait toutes les langues de la Baie de Biscaye.<sup>665</sup> En cette fête de la Madeleine, il rencontra les procureurs des cinq tonneliers pour leur avancer 20 livres tournois chacun, au nom de Çigaran; c'est la dernière mention des cinq artisans jusqu'en avril 1567, après une absence de dix mois.<sup>666</sup>

Le cas des cinq terre-neuviers, en faisant ressortir des aspects professionnels et familiaux du voyage à la Terre-neuve, permet aussi d'explorer les motifs personnels qui conduisaient un tonnelier portuaire à entamer une carrière de baleinier. Nous avons suivi les affaires de Georges de la Place, maître bourgeois en devenir du réseau de Saint-Rémy, sur une période de quatre ans. Nous l'avons rencontré en novembre 1564, lorsqu'il se préparait, avec Mingeon et Bernard Dunan, à partir à la Terre-neuve avec le capitaine Anthoine de Lajus, de Saint-Sébastien. Il était dans la foulée des onze tonneliers bordelais qui embarquèrent sur les baleiniers au printemps 1565.<sup>667</sup> Son engagement l'éloigna de la ville et de son épouse, Peyronne Mathias, pendant dix mois, du 11 avril 1565 au 9 février 1566, période où la seule information dont on dispose sur lui est qu'il toucha sa paie de 105 livres à Bayonne au retour.

---

<sup>663</sup> L'on pense aux tuiles associées aux sites baleiniers du XVI<sup>e</sup> siècle, qui auraient servi de lest à l'aller.

<sup>664</sup> ADG, 3E 6020, s.f. (F. Faure, 14 juillet 1568), quatre actes concernant les réparations au port de Ciboure.

<sup>665</sup> Son prénom est aussi rendu Rigan et Regen, une forme gasconne; le nom de famille est basque. Bien sûr, il parlait aussi l'espagnol et le français.

<sup>666</sup> La Claverye et la Place et la Claverye réapparaissent respectivement le 3 et le 15 avril 1567; *infra*.

<sup>667</sup> ADG, 3E 9850, fo. 349v-350v (N. Payron, 17 novembre 1564), prêt d'argent à Loys Mouche, tonnelier portuaire, et son épouse, Bertrande Roux, fille de Guilhem Roux, aussi tonnelier de Saint-Rémy; 3E 1372, s.f. (A. Berthet, 21 février 1565), présence avec Dunan lors du prêt par Jehan Feydieu à Estienne Reynaud, gabarrier; 3E 5406, fo. 9r-10v (N. Duprat, 28 mars 1565), engagement de la Place et Bernard Daunan; 3E 6019, fos. 14r-15r, 15v-16r, 17r-19r (F. Faure, 8, 8 et 11 avril 1565) testament mentionnant une petite dette à Naulin de Meyre; présence lors du testament de Dunan; présence avec Feydieu lors de l'engagement d'Arnaud de Bernatet et Pierre Dupont pour aller à la Terre-neuve.

La Place allait rester à Bordeaux seulement quatre mois, mais il s'affaira pendant ce printemps de 1566, son nom figurant dans une dizaine d'actes. Il apprit le décès de sa mère et qu'il héritait d'une dette de 44 francs en solde de dot à Pierre Arbalet, le second époux de sa mère. Arbalet, lui aussi tonnelier, avait utilisé cette obligation pour emprunter le même montant de son confrère Simon Daurigny. Donc, la Place devait les 44 francs à Daurigny.<sup>668</sup> Mais c'était aussi un printemps de socialisation. En plusieurs occasions civiles, Georges de la Place apparaît en compagnie d'autres jeunes artisans de Saint-Rémy<sup>669</sup> dont plusieurs allaient l'accompagner lors de la prochaine campagne baleinière. Dans son entourage était Estienne Daurigny, fils de son créancier au deuxième degré Simon Daurigny.<sup>670</sup> Le jeune Daurigny allait accompagner la Place à la Terreneuve au jour de la Saint-Jean en 1566; sociabilité, profession et créance étaient inséparables dans le réseau de tonneliers portuaires.

Quand la Place revint de ce second voyage en avril 1567, son premier geste fut de s'acquitter de sa dette envers Simon Daurigny, en présence de son compagnon terre-neuvier Mingeon Dunan.<sup>671</sup> Ensuite, il s'activa sur les quais dans l'équipe de Naulin de Meyre<sup>672</sup> et, à la fin de l'été, retrouva la famille Daurigny aux noces d'une cousine.<sup>673</sup> Cette occasion annonça aussi le dénouement définitif de la boucle financière que les deux patriarches, Arbalet et Daurigny, avaient tissée autour de la Place.

---

<sup>668</sup> ADG, 3E 6019, fo. 152r-153v (F. Faure, 26 avril 1566), présence de Pierre Tardyt et Guilhem de Lariou, charpentiers de barriques. Les «héritiers de Peyroton de la Place» sont mentionnés comme voisins dans la vente d'une maison, rue Boucquère de Saint-Michel, 3E 5407, fo. 1254r-1255v (N. Duprat, 14 novembre 1566). Nous connaissons un parent (?), Jehan de la Place le jeune, tonnelier. 3E 1371 (A. Berthet, 22 juin 1565) et 3E 3042 fo. 184r-v (P. de Cazemajour, 27 juin 1565).

<sup>669</sup> ADG, 3E 6019, fos. 40r-41v, 104r-105r, 147r-v, 154r-v, 165r-v, 194r-195r (F. Faure, 9 février, 20 mars, 24 et 27 avril, 2 et 28 mai 1566), présence lors d'une oblige de Estienne Pepeyron, tonnelier; présence avec Laurens Guilhemet, tonnelier; présence à l'oblige de construction d'un maçon; présence avec de la Claverie à un mariage et à deux prêts par des laboureurs de Carbon-Blanc; présence avec Mathurin Raymond, tonnelier, au mariage dont le dot concerne un bourdieu; 3E 6020, s.f. (F. Faure, 28 mai 1566), présence avec Raymond à l'inventaire des biens de feu Jehannot de Bourg, tonnelier, habitant la rue de Marseille, paroisse Saint-Remy.

<sup>670</sup> ADG, 3E 6019, fos. 10v-12r, 12v-13r, 13v-14r, 49r-v (F. Faure, 24, 24, 24 juin, 22 juillet 1566).

<sup>671</sup> ADG, 3E 6021, fo. 72r-v (F. Faure, 15 avril 1567), quittance annulant l'acte de 26 avril 1566 par devant Faure notaire.

<sup>672</sup> ADG, 3E 6021, fos. 114v-115r, 143r-v, 143v-144r (F. Faure, 9 mai, 10, 10 juin 1567) présence au prêt et avec Jaubert de Ligaray, tonnelier-arrimeur terre-neuvier, à la vente de 6 barriques de vin par N. de Meyre à deux marchands bretons et à l'avitaillement du vin à 40 livres 10 sols tournois.

<sup>673</sup> ADG, 3E 6021, fo. 247r-249r (F. Faure, 26 octobre 1567).



Quelques jours après, il acheta d'Arbalet une maison, sise dans la paroisse Saint-Rémy.<sup>674</sup> Devenu bourgeois, il semble ne plus jamais avoir quitté la ville.<sup>675</sup> Ses deux voyages lui avaient rapporté 265 livres tournois, une somme équivalent au prix de 9 milliers de merrain ou de 26 douzaines de barriques neuves. Pendant les quatre ans où nous l'avons suivi, ce tonnelier-arrimeur resta fidèle à son réseau socioprofessionnel d'origine, malgré de longues absences. Enfin propriétaire d'une maison et libéré de la dette dont il avait hérité, il prit sa place comme artisan autonome dans le réseau de Saint-Rémy.<sup>676</sup>

Le parcours de Georges de la Place, à qui l'aventure terre-neuvienne apporta un certain succès, était à plusieurs égards typique d'un tonnelier baleinier. La durée limitée de sa carrière au long cours semble aussi avoir été caractéristique, comme l'était son âge (apparemment la vingtaine), et son statut socioprofessionnel entre l'apprentissage et l'établissement en ville.<sup>677</sup> D'autres tonneliers terre-neuviens étaient pourtant plus habiles en affaires que lui. Héliot de la Claverie, tonnelier-arrimeur associé à l'équipe de Naulin de Meyre quand il n'était pas à la Terre-neuve, était souvent l'intermédiaire entre des capitaines étrangers et des marchands de la campagne, notamment du Médoc. La Claverie se présenta chez le notaire avec des marchands de la côte basque, du haut-pays et des Chartrons, avec des laboureurs et des gabarriers d'au-delà de la banlieue bordelaise et même en compagnie d'un capitaine écossais.<sup>678</sup> En effet, le nom de la Claverie n'apparaît qu'en relation avec

---

<sup>674</sup> ADG, 3E 6021, fo. 249r-250v (F. Faure, 29 octobre 1567); la maison est «size et situee en rue du Poste autrement appelle du Seutre (Peugue?) confrontant d'ung coste a la maison de Pierre de Lafite, d'autre coste a Pierre Roy, d'ung bout a Pierre de Brane a ladite rue, et d'autre boutz le derriere du jardin d'une nommé Phelippe...»; présence dudit Roy et les tonneliers Loys Mouch et Heliot Guychart, terre-neuvier.

<sup>675</sup> La Place reste à Bordeaux au moins jusqu'à février 1569, date où se terminent nos enquêtes.

<sup>676</sup> Il est témoin au départ du tonnelier Toussaint Esquibat qui «va en guere pour le service du Roy» et qui, à son retour, atteint son confrère Guilhem de Portes dans une rixe, événements qui mobilisent le réseau de Saint-Rémy. ADG, 3E 6020, s.f. (F. Faure, 2 mars 1568), testament de Esquibat en faveur de son épouse, Estienne Eychon, contresigné par les tonneliers Anthoyn Labarthe, Mingeon Dunan, George de la Place, Guillem de Portes, Thomas Mabdegabard et Heliot de la Claverie dont la plupart sont les terre-neuviens; *ibid.*, s.f. (6 février 1569), testament de Portes, alors agonisant, en faveur de son épouse Marye Hosten, en présence de Hosten, de la Place, Martin Roux, Pey de la Font, Jehan Daudizole le vieux et Guilhem Roux, tous tonneliers; la Place est nommé exécuteur.

<sup>677</sup> Cf. la carrière limitée des coureurs de bois montréalais du XVII<sup>e</sup> siècle, étudiés par L. Dechêne, *Habitants et marchands de Montréal* (Paris: Plon, 1974; 2<sup>e</sup> éd. Montréal: Boréal, 1988), pp. 217-229.

<sup>678</sup> ADG, 3E 6019, fos. 144r-145v, 154r-v, 165r-v (F. Faure, 24, 27 avril, 2 mai, 24 juin 1566), présences avec de la Place à l'acte de mariage et à deux prêts d'argent par des laboureurs de Carbon Blanc; 3E 6021, fos. 53v-54v, 69v-70v, 119r-120r, 141v-142r (*ibid.*, 3, 12, 13 avril, 3, 4 juin 1567); présences à une vente de bois de chauffage par des laboureurs du Médoc, avec Roger d'Alguelarraudo à la vente de vin en Écosse, avec un «marinier» à la vente d'une

des affaires commerciales soldées sur le port; George de la Place, en revanche, se présenta chez le notaire seulement à l'occasion des prêts d'argent et des actes civils de ses proches. Ainsi les actes notariés révèlent parfois la relation entre le sens social et le «sens de l'argent» propre à chaque artisan.

Si le cas de la Claverie illustre l'esprit d'entreprise de certains artisans qui savaient profiter du contact avec les marchands maritimes, l'histoire d'Anthoine de Labarthe illustre bien le parcours d'un tonnelier originaire du haut-pays qui s'intégra à la ville de Bordeaux par le réseau portuaire. Travaillant comme arrimeur, il rencontra des confrères nouveaux dont Jehanbert de Ligaray de Bayonne, avec lequel Anthoine de Labarthe prit la route de la Terre-neuve sur un baleinier saint-sébastienais. En revenant, il épousa la veuve d'un autre tonnelier et retrouva ses origines rurales comme laboureur du bourdieu du notaire Faure, dans la banlieue vinicole de Bordeaux.<sup>679</sup> La communauté portuaire de Saint-Rémy servait donc non seulement de terrain de recrutement pour les baleiniers, mais aussi de réseau par lequel les artisans terre-neuviens pouvaient réintégrer la vie terrienne après un séjour en mer. Labarthe exprime bien le visage humain de la mouvance démographique vers la mer au XVI<sup>e</sup> siècle: c'est le jeune tonnelier rural déraciné qui entre dans la société des gens de mer, s'enrichit à la Terre-neuve et finit avec un lopin de terre et une règne de vignes à proximité du port.<sup>680</sup>

---

vigne, avec N. de Meyre à l'oblige d'un laboureur de Floirac à un «feyssonnier» de Bordeaux, avec Mingeon Dunan, et avec N. de Meyre à l'oblige d'un marchand du haut-pays au marchand des Chartrons; 3E 6020, s.f. (*ibid.*, 2 mars 1568) présence au testament du tonnelier-arrimeur Toussaint Esquibat.

<sup>679</sup> ADG, 3E 3042, fo. 12v-13r (P. de Cazemajour, 29 mars 1565), engagement avec Ligaray dans le baleinier de Jehan de Chemendy de Saint-Sébastien, à 42 écus soleil payables à Bayonne au retour, témoigné par Pierre du Pont, tonnelier terre-neuvier; 3E 6019, fos. 138r-v et 161v-162r (F. Faure, 11 avril et 1 mai 1566), ventes de blé à Jehan Daudizole le jeune et à un laboureur de Bassens, témoigné par le tonnelier portuaire Mathurin Raymond; 3E 6020, s.f. (F. Faure, 6 février 1568, 6 février 1569), identifié fils de laboureur de la paroisse Lizeac en Haut Pays dans l'acte de mariage de Mondette Jop, veuve de feu Jehannot de Bourg en son vivant aussi tonnelier à Bordeaux; présence lors du testament de Esquibat, le tonnelier du réseau de Saint-Rémy qui va à la guerre.

<sup>680</sup> Le contrat régissant l'exploitation d'un «bourdieu», ou propriété rurale d'un bourgeois ou d'un sire, par un laboureur, s'appelait un «affermage». Celui de Labarthe n'est pas connu mais il est dit dans un autre affermage typique que le fermier (laboureur) s'occupera de la terre et des vignes et fera «accoustrer» les cuves du bourdieu. La veuve propriétaire du bourdieu fournira la moitié des cercles et reprendra la moitié des vieux cercles rompus. Elle prendra la moitié du «pimpin» (vin jeune) et une barrique du premier breuvage de la cuve qui lui plaira. Le fermier aura la moitié des fruits qui s'y trouvent ainsi que le bois et les taillis dont il ne prendra que la quantité nécessaire à son chauffage fixée à 200 fagots. Il nourrira un pourceau et donnera 3 poules, 3 poulets et 3 douzaines d'oeufs à la veuve. Le fermier se chargera d'entretenir le chemin et l'allée, de daller les fossés deux fois l'an et de tailler l'aubarède lorsqu'elle le lui demandera. ADG, 3E 3042, fo. 321r-322r (P. de Cazamajour, 29 août 1565).

Le choix d'aller à la Terre-neuve ne se fondait pas sur la seule ambition personnelle. Chaque printemps, il fallait peser les risques d'une mêlée au large ou sur la côte du Labrador. La guerre franco-espagnole des années 1550 restait dans la mémoire et plus récemment, en 1562-1563, l'hivernage organisé par l'impétueux Johannes de Gaberie de Saint-Jean-de-Luz se termina dans un bain de sang quand les marins «espagnolz» de la province de Vizcaya délogèrent les Luziens au printemps, en tuant plusieurs marins et en dérobant les huiles.<sup>681</sup> Gaberie, indompté, était de retour au port de Bordeaux en mars 1565; pendant trois jours, il fit officialiser ses prêts de grosse aventure pour un nouveau voyage «baleinier» par le notaire Raoul Brigot. Au deuxième jour, Brigot reçut les achats d'arquebuses, de flèches et de mourions par trois tonneliers-arrimeurs de Saint-Michel: Martin Fauveau, Pierre Dupuy et le visiteur de navires Augier du Vergier.<sup>682</sup> Ce cas expose bien la fébrilité que pouvait générer sur le port l'escale d'un baleinier biscaïen.<sup>683</sup> Mais, tout comme le métier d'arrimeur préparait à la vie en mer, le contact permanent avec les équipages étrangers permettait de jauger le risque de conflit une fois au large; d'ailleurs, les tonneliers du port, qui étaient souvent aussi maîtres du guet municipal, en étaient des juges avisés.<sup>684</sup> Il est probable toutefois que le geste même

---

<sup>681</sup> ADG, 3E 2415, fo. 334v-r (R. Brigot, 9 juin 1562) et 3E 5405, fos. 318v-323r et 374v-375v (N. Duprat, 26 à 27 août, 20 septembre 1564). Notons que Gaberie est appelé Geroby dans certains actes.

<sup>682</sup> ADG, 3E 2417, fos. 1322r-v, 1322v-1323r, 1323v-1324r, (R. Brigot, 16 mars 1565), achats par M. Fauveau, P. Dupuy, dits charpentiers de barriques, chacun d'une «harquebouze garnie de flesques et ung mourion» et par A. du Vergier, dit visiteur de navires, d'une arquebuse garnie de flèches; et *ibid.*, fos. 1307r-v, 1320v-1321v, 1328r-v (15, 16, 17 mars 1565), prêts de Gaberie. Nous avons trouvé un seul autre achat d'armes, par des marins en partance pour la Floride ou «la côte de Myne» en août 1566, *infra*. Ces artisans nous sont connus. Fauveau refait surface fin octobre comme «arrimeur de vin», 3E 5406, fo. 643v-644r (N. Duprat, 29 octobre 1565) et Augier du Vergier est charpentier de barriques, 3E 7827, fo. 125r-126r (F. de Lalanne, 3 mai 1565) et 3E 7274, fo. 150r (G. Lacoste, 29 juin 1565).

<sup>683</sup> L'hivernage de 1562-1563 s'est fait sous le couvert d'un voyage baleinier et, si l'on ignore la véritable nature du voyage «baleinier» que préparait Gaberie en 1565, sa feuille de route était tâchée de sang.

Encore au mois d'août de 1566, en compagnie du flibustier Montluc, il recrutait marins et hommes d'armes à Bordeaux pour un voyage mystérieux «à la coste de Myne» (l'Afrique? l'île de Cap-Breton?) ou en «Floride». À ce moment, le tonnelier Pierre Molinier et d'autres entreprennent un «certain voyage... au service du Roy» avec le «capitaine Monthuc», 3E 6019, fos. 101v-102v et 103r-v; *cf.*, fos. 108v-109v, 119r-120v et 154r-155r (F. Faure, 24, 24, 28 août, 3, 17 septembre 1566), 3E 11188, s.f. (R. Soteau, 26, 26, 27, 28, 29 août 1566) et 3E 5403, s.f. (N. Duprat, 22, 27 et 31 août 1566, à travers les actes de 1565), 5406, fo. 809v-810v (*ibid.*, 1 décembre 1565) et 5407, fo. 959r-v (*ibid.*, 13 août 1566). La destination de ce voyage est occultée dans les minutes notariales. Faure donne seulement un «certain voyage»; Soteau nomme «la Floride»; Duprat nomme «la coste de Myne» (sauf «Floride», 1 décembre 1565). Duprat, en outre, dissimula ses actes concernant les préparatifs dans un registre de 1565.

<sup>684</sup> Comme dans maintes villes, il y avait une tradition du guet chez les tonneliers que l'on voit dans les titres «archer du corps de la garde du Roy, autrement dit cappitaine» de Jehan Daudizolle et «sergent ordinaire du Roy» de Guilhem de l'Homme. 3E 3042, fo. 122r-v (P. de Cazamajour, 25 mai 1565) et 3E 6019, fo. 9v-10v (F. Faure, 25 janvier 1566); 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 27 juillet 1565). Suivant la tradition d'armes, Toussaint Esquibat va «à la guerre pour le service du Roy», 3E 6020, s.f. (F. Faure, 2 mars 1568).

de faire passer le contrat d'engagement devant le notaire traduit l'inquiétude des tonneliers quant au but et à l'issue du voyage;<sup>685</sup> l'engagement des cinq tonneliers à la Saint-Jean en 1566 illustre bien cette incertitude, tant par l'agitation apparente des proches que par leur salaire élevé et par la mention de la possibilité de guerre.<sup>686</sup>

Si le contexte de la vie portuaire structurait la stratégie individuelle de certains terre-neuviens, il faut étudier la tonnellerie de conversion du merrain pour comprendre le choix des autres. L'exemple des tonneliers-arrimeurs Bernard Roustey et Héliot Guychart permet de voir la parenté des avenues d'entrepreneur et de tonnelier baleinier. Ces deux artisans de Saint-Michel, alors voisins dans la rue Carpenteyre longeant le fleuve, entreprirent en février 1565 la conversion en barriques de 15 milliers de merrain pour le marchand de vin Jehan de Jehan. C'était un contrat important pour un charpentier de barriques, d'une valeur de 210 livres tournois, qui prévoyait la fabrication de quelque 60 douzaines de barriques. Comme d'habitude dans ce genre de contrats, les entrepreneurs étaient tenus de réparer toute barrique qui se serait avérée non étanche pendant les vendanges.<sup>687</sup> En revanche, ni l'un ni l'autre ne fut tenu de rester à Bordeaux jusqu'à la Saint-Martin et, comme de fait, après quelques semaines, Roustey décida d'aller à la Terreneuve,<sup>688</sup> après avoir vendu à Guychart une quantité de cerclage pour 30 livres.<sup>689</sup>

Guychart, laissé seul pour honorer le contrat, s'en tira mal. Le 10 novembre, la veille de la Saint-Martin, les facteurs de Jehan de Jehan descendirent à la rue Carpenteyre afin de le sommer de

---

<sup>685</sup> Cf. l'engagement de marins qui obligent le capitaine à affirmer qu'il ira à la Terreneuve en voyage de pêche et non de guerre. AHPG, I, 2577, fo. 1r-2v (S. de Yturriça, Mutriku, 7 janvier 1559); voir *infra*.

<sup>686</sup> Ce voyage baleinier à Terreneuve recèle plusieurs éléments troublants. Notamment, les salaires élevés, le paiement d'une partie aux procureurs durant l'absence des artisans et l'absence des hommes jusqu'au mois d'avril 1567 laissent penser que l'hivernage a été prévu et effectué. Toutefois, nous ignorons leur destination précise.

<sup>687</sup> ADG, 3E 5405, fo. 876v-877v (N. Duprat, 24 février 1565); ils avaient en outre l'option de convertir encore 5 milliers de merrain ultérieurement. En 4 mois, chaque artisan aurait bâti 20 barriques par semaine.

<sup>688</sup> ADG, 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 1 avril 1565), testament de B. Roustey; l'identité du capitaine n'est pas donnée mais il s'agit sans doute de Jehan de Chemendy de Saint-Sébastien qui embauchait aussi Jehanbert de Ligaray, Anthoine de Labarthe, Arnaud de Bernatet, Pierre Dupont, Georges de la Place, Mingeon et Bernard Dunan. ADG, 3E 5406, fo. 9r-10v (N. Duprat, 28 mars 1565); 3E 3042, fo. 12v-13r (P. de Cazemajour, 29 mars 1565); 3E 6019, fos. 14r-15r, 15v-16r, 17v-19r (F. Faure, 8, 8, 11 avril 1565).

<sup>689</sup> ADG, 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 1 avril 1565), quittance pour 40 francs bordelais.

compenser la perte du vin qui s'était écoulé de quelques barriques défectueuses. Trouvant la porte du logis fermée à clé, ils s'adressèrent alors à l'épouse de Bernard Roustey qui leur apprit que ce dernier était à la Terre-neuve.<sup>690</sup> L'issue de cette situation n'est pas connue, mais c'est la dernière fois que nous retrouvons les tonneliers ensemble. Au cours de l'hiver, Guychart, avec le charpentier de barriques Léonard Authic, investit 110 livres dans l'acquisition de barriques et de caisses avec l'intention de les revendre à profit.<sup>691</sup> À la Saint-Jean suivante, Guychart était du groupe des cinq tonneliers engagés par Juan de Çigaran, au salaire de 160 livres tournois, et il confiait son partenariat avec Authic à son beau-père. Après ce geste, la carrière de Guychart disparaît des archives.

Quant à Bernard Roustey, le voyage de 1565 lui suffit. Quelques mois après le retour tardif des tonneliers terre-neuviens au printemps 1566, il louait «tout le devant, hault et bas» d'une maison au fond de la rue Carpenteyre, paroisse Sainte-Croix, à côté du chai d'un marchand de merrain, de vins, de poissons et d'huile de baleine, Mathieu de Bellay, au prix de 30 francs.<sup>692</sup> Ensuite, lui aussi n'est plus visible dans les archives.

Contrairement à la stratégie de Georges de la Place pour mener à bien son projet d'avancement dans le cadre de la tonnellerie portuaire et baleinière, l'histoire croisée de Guychart et Roustey semble suggérer, à première vue, que la tonnellerie de conversion et les voyages baleiniers étaient liés par la précarité. En acceptant le contrat de Jehan de Jehan, ces deux artisans s'exposèrent à une poursuite ruineuse, alors que le salaire de terre-neuvier accordé à Guychart n'était guère plus élevé que son investissement à l'entreprise avec Authic. Il faut voir néanmoins que les trois initiatives de Guychart - le contrat de «conversion», l'entreprise avec Authic et le voyage à la Terre-neuve - mettaient en jeu la somme considérable de 375 livres tournois. En outre, au moment d'entreprendre leur contrat de conversion, Guychart et Roustey disposaient déjà le capital suffisant pour fournir le cerclage des 60 douzaines de barriques. Le voyage à la Terre-neuve s'inscrivait donc dans un éventail d'occasions s'offrant à un jeune tonnelier désireux d'accumuler du capital nécessaire au lancement

---

<sup>690</sup> ADG, 3E 5406, fo. 727r-728r (R. Duprat, 10 novembre 1565).

<sup>691</sup> ADG, 3E 6019, fos. 10v-12r, 14r-15r, 49r-v (F. Faure, 24, 24 juin, 22 juillet 1566).

<sup>692</sup> ADG, 3E 5406, fo. 1172r-v (N. Duprat, 25 octobre 1566); la conversion donne 22½ livres tournois.

d'une carrière d'artisan autonome après quelques voyages. Les trajets de ces individus, mi-salariés mi-investisseurs, exemplifient donc les paradoxes du capitalisme maritime au XVI<sup>e</sup> siècle.

## **7.2. Le contrat d'engagement des tonneliers baleiniers**

Stratégies d'avancement et cadre socioprofessionnel du métier en Atlantique septentrional marquent le contrat d'engagement du tonnelier baleinier. Alors que chaque contrat comportait ses particularités, il représentait, pour l'artisan, un accès espéré au monde du capitalisme maritime et, pour l'armateur, la limite de l'accès qu'il accordait. Ces contrats permettent donc de saisir le contexte socioprofessionnel dans lequel l'artisan s'inscrivait au moment de prendre le large.

### **Les contrats guipúzcoans. Deux ateliers, deux structures salariales**

Les contrats d'engagement de tonneliers recensés dans les archives notariales de Guipúzcoa, qui donnent le ton pour ce type de document déjà en 1547, ne permettent toutefois pas d'en tirer de conclusion générale sur la structure salariale de ces artisans. D'une part, le vieux capitaine Pedro de Arriurdin disait en 1596 que de toute son expérience de 39 voyages à la Terre-Neuve, il n'avait jamais vu de salaire fixe accordé à un marin; c'était le royaume du système des parts.<sup>693</sup> Cependant, parmi les trois contrats basques dont nous disposons pour la période de la pêche au Labrador, seulement celui de 1547 précise un salaire calculé sur les parts de la pêche.

---

<sup>693</sup> AGDG, Civiles Lecuona, legajo 9, exp. 219, fo. 135v (1596): Le capitaine guipúzcoan Pedro de Arriurdin, alors âgé d'environ 65 ans, déclara qu'en 22 voyages baleiniers et 17 voyages morutiers, il n'avait jamais vu les marins payés à salaire: «... nunca jamas a visto de que se aya echo satisfacion a los marinos de su travaxo y soldadas para via de jornal de cosa que ayan pezcado y beneficiado en la dicha provincia de Terranova...»

Ce plus ancien contrat d'engagement de tonneliers baleiniers provient de Mutriku en Guipúzcoa.<sup>694</sup> Son intérêt principal réside dans le fait que les mêmes artisans qui construisaient les futailles en Europe, allaient ensuite à la Terre-Neuve pour les remplir d'huile. La division spatiale du travail n'avait donc pas conduit à la séparation des tâches entre deux groupes d'artisans. Cependant, la structure de paiement était différente pour les deux composantes. La première partie de l'acte correspondait aux contrats du type conversion trouvés à Bordeaux et, la seconde, aux contrats d'engagement pour la pêche. L'armateur s'engageait à fournir aux deux «ouvriers» le bois nécessaire pour bâtir 300 «demi-pipes, soit des barriques...

...bien faites et suffisantes pour mettre sain, et qui seront étanches et bien travaillées et d'une jauge suffisante, ayant des bons cercles et vîmes et étant toutes bien foncées, de sorte qu'aucune ne manquera de cercles ou autre chose.<sup>695</sup>

La fabrication devait être achevée dans les trois mois, à la fin février, «sous peine du double des dépenses et intérêts et dommages», et les artisans seraient payés à mesure de l'avancement du travail. Pour le voyage, la paie des *toneleros* était déterminée par un calcul double considéré comme coutumier, même à cette date précoce, pour «des tonneliers semblables sur des navires semblables».<sup>696</sup> Chacun recevait une part des gains de la pêche pour sa personne, comme les simples marins, et une deuxième part pour son office de tonnelier, comme les officiers de bord.

Cette méthode coutumière pour calculer la paie des artisans, basée sur un partage des gains de la pêche, est couramment recensée dans les archives basques de l'époque. Le système des part connut son plus haut développement dans les contrats de harponneur, qui avaient droit à trois parts:

---

<sup>694</sup> AHPG, I, 2574, fo. 18v-19r (D. Ybañes de Laranga, Mutriku, 1 décembre 1547).

<sup>695</sup> *Ibid.*, «...buena echura e suficientes para meter en ellas sayn e que sean estancas e bien labradas e suficientemente arqueadas, e de buen arcos e mimbres y de todo ello bien cubiertas, que no tengan faltan alguna de arcos ni de otra cosa...»

<sup>696</sup> *Ibid.*, «...de pagar y dar los dichos Juan de Aguirre et [Juan de] Ando[ne]gui e cada uno dellos, por la hida a Tierranueva y estada e vuelta, por sus personas sendos mareajes [parts] como es costumbre, e mas a cada uno dellos por razon de sus oficios todo aquello que se suele pagar a semejantes toneleros en semejantes naos que an hido de Orio o de San Sebastian o Guetaria o Çarauz...»

une pour la personne, une pour l'office de harponneur et une pour la *chalupa*, ou baleinière.<sup>697</sup> Dans la pratique, chaque part (si la cale était pleine) équivalait à environ quatre barriques<sup>698</sup> évaluées en 1565 à sept ducats la barrique, moins 50% pour le fret.<sup>699</sup> Suivant ce calcul, chaque *tonelero* aurait réalisé un profit de 28 ducats, ou environ 78 livres tournois.<sup>700</sup>

Deux engagements de tonneliers bayonnais en 1564 suggèrent que la coutume de paie calculée en parts avait été remplacée par un salaire fixe, même si le travail n'avait pas sensiblement évolué.<sup>701</sup> Datés du 29 février à Mutriku, les contrats furent donnés par Juan Martinez de Amilibia, armateur et marchand qui apparaît souvent dans les archives relatives à la côte basque. On remarque d'abord que les contractants, des tonneliers bayonnais, s'étaient organisés selon une hiérarchie qui comportait le contractant principal, ses collègues et des apprentis. Avant le voyage, les artisans devaient apprêter (*adrecar*) toute la futaille et, en outre, achever (*alcar*) les barriques nécessaires pour le pain, le vin y *otras cosas* requises pour l'avitaillement. Durant le voyage, les artisans étaient tenus de servir «bien et suffisamment» ou «fidèlement et diligemment» dans leur office de tonnelier, et d'apporter les outils de leur métier. Payés à la livraison des fûts fabriqués avant le voyage, les tonneliers travaillaient à

---

<sup>697</sup> AGDG, Civiles Elorza, legajo 65, fo. 9v (1565): «...en esta provincia de Guipuzcoa, en la costa de la mar della donde se azen armazones para Terranova a matança y pesca de ballenas, es costumbre husada y goardada dar a un onbre de bien sea arponero y sirve con su chalupa el la dicha pesca tres soldadas...»

*Ibid.*, fo. 15v (1565): «...la primera vez ... echo el dicho biaje, el capitan que fue en la dicha nao le dio tres mareajes o soldadas, por su arponero, y por la chalupa, y persona, y en la segunda vez ... el dicho capitan le dio por su persona y por arponero y por la chalupa otros tres mareajes o soldades...»

ARCh, Pleitos civiles, Perez Alonso fenecidos, 455-1, fo. 12r (1570): «...hubyera ganado y ganara tres soldadas o mareajes antes mas que menos, es a saber, una soldada por su persona y otra por su chalupa y otra por el oficio de arponero ... e que cada arponero en semejantes viajes se suelen y ellos suelen ganar hordinariamente tres mareajes...»

<sup>698</sup> AGDG, Civiles Elorza, legajo 65, fo. 9v (1565): «...cada soldada y mareaje cupo quatro barricas y media de grasa...»; ARCh, Pleitos civiles, Perez Alonso fenecidos, 455-1, fo. 12r (1570): «... por cada soldada quatro barricas de grasa llenas y reynchidas que por las dichas tres soldadas son doze barricas...»

<sup>699</sup> B. Loewen, *The small boats found at Red Bay (Labrador). Archaeology and history* (rapport déposé, Ottawa: Parcs Canada, 1996).

<sup>700</sup> Le taux de change étant de 2,8 livres tournois pour 1 ducat (*infra*), les tonneliers auraient gagné 78 livres.

<sup>701</sup> AHPG (Ofiati), I, 2579 (2), fos. 9v, 10r-11r, 14v (S. de Yturriça, Mutriku, 29, 29 février, 21 avril 1564).



salaire fixe durant l'expédition; dans l'un des contrats, le salaire du tonnelier comprenait aussi celui d'un «valet» ou d'un «mousse», c'est à dire un apprenti.<sup>702</sup>

Il est intéressant de comparer le statut professionnel accordé à ces tonneliers bayonnais dans la hiérarchie des marins. Les contractants principaux étaient identifiés comme des *toneleros* et leurs seconds, comme *companero* ou *official*, deux titres synonymes de compagnon.<sup>703</sup> Les assistants s'appelaient valet (*criado*) et mousse (*moço*) et semblent avoir été des apprentis d'âge mineur. Aucun de ces titres n'avait d'équivalent à Bordeaux, où l'on trouve seulement maîtres et apprentis. À cet égard, les titres professionnels des Bayonnais correspondaient mieux à la hiérarchie à bord des navires, où un officier (*official*) avait un statut intermédiaire entre l'unique maître du navire et les marins.

Du point de vue de la structure salariale des artisans de la pêche, les contrats guipúzcoans donnent lieu à un bilan ambigu. Le système de parts évoqué dans le contrat de 1547, bien que le témoignage du vieux Arriurdin l'ait confirmé comme la règle chez les marins, n'existe dans aucun autre contrat de tonnelier. Il faudrait voir, peut-être, qu'Arriurdin parlait de marins et non pas d'artisans ou d'officiers. En effet, dans ces contrats, les artisans étaient considérés comme des marchands de matériel de pêche lorsqu'ils fabriquaient des fûts, et comme des engagés au fixe lorsqu'ils embarquaient pour la Terre-Neuve. Cette dualité s'inscrit donc dans l'aspect paradoxal de la tonnellerie baleinière vers 1565 où le réflexe capitaliste et le travail manuel faisaient partie intégrante de la vie des artisans.

L'originalité des contrats de 1564 réside plutôt dans le fait que les mêmes artisans qui fabriquaient les barriques pouvaient aussi aller au Labrador, et dans le fait que les tonneliers s'étaient engagés en tant qu'équipe, organisée autour d'un contractant principal, ses seconds et

---

<sup>702</sup> Les tonneliers avec valet recevaient 51 et 57 ducats, dont 10 étaient avancés et déduits du salaire (*soldada*). Les tonneliers sans valet recevaient 40 ducats: 7 immédiatement, 7 après l'achèvement des barriques de vivres (dit *de bentaja*, ou de vente) et 26 ducats dans les six jours après le retour (dit *de soldada*, ou de solde).

Chaque ducat était évalué à quatre *tostones de Francia*, *ibid.*, fo. 10r-11r.

<sup>703</sup> *Loc. cit.*, «...companero ... otro tonelero que sera buen oficial...»

des apprentis. Il ne s'agit donc pas de véritables contrats d'engagement personnel mais plutôt d'équipes de travail fournies par le contractant principal. Ces éléments forment un contraste par rapport aux contrats dressés à Bordeaux à la même période.

### **Le contrat bordelais. Le travail et le salaire fixes**

À Bordeaux, le contrat d'engagement de tonneliers pour la pêche harengière, sardinière ou morutière semble avoir précédé celui des baleiniers.<sup>704</sup> Nous avons rencontré deux exemplaires de contrats de tonneliers sardiniers, embauchés à l'été pour travailler au large de l'Angleterre. En raison de son statut de maître, le tonnelier était placé sous les commandes immédiates du maître du navire, mais l'artisan était contraint de rester sur les lieux jusqu'à ce que l'usage ait confirmé l'étanchéité de ses futailles, tout comme dans les contrats de conversion du merrain dressés dans cette ville. Pour ce qui était de son travail, le tonnelier devait d'abord encaquer les poissons sur le pont du navire. Ensuite, au retour du port, il devait défoncer les «barriques et barricotz» afin de changer la saumure et, enfin, les fonder de nouveau.<sup>705</sup> On ne trouve pas de telles précisions dans les contrats de tonnelier baleinier, à qui il incombait néanmoins d'assurer la qualité de l'huile pendant les opérations d'assemblage et d'entretien des futailles. À la fois privilégié par son statut professionnel et contraint par l'obligation de travailler conformément à la coutume de son métier, le tonnelier était essentiel à la réussite de la saison de pêche.

---

<sup>704</sup> J. Bernard (1969), *op. cit.*, p. 811 et L. Turgeon (1987), *op. cit. Cf.* ADG, 3E 5405, fos. 751r-v et 813r-v (N. Duprat, 24 janvier, 7 février 1565), sommations par des maîtres pacqueteurs de poisson à Bordeaux, concernant des pipes de morue de la Terre-Neuve et des futailles de hareng de Dieppe.

<sup>705</sup> ADG, 3E 5406, fos. 878r-879v (N. Duprat, 9 juillet 1566), donnant les tâches du tonnelier Symon de Castera: «...defonsser et fonsser lesdictes barricques et autres vaisseaux, les sercler, barrer et autrement conditionner, parer et acoustrer ladite sardine en barricques et vaisseaux...»; 3E 6019, fo. 72r-v (F. Faure, 6 août 1566), donnant les tâches du tonnelier Nicollas de la Porte: «...pacquier tant en grenyer (cale) que barricques et barricotz, lesdits barricques et barricotz fonder, rebapre et racoustrer et icelle rendre estanches pour les sardines, que ung bon charpentier est tenu faire, qui seront necessaires pour la charge desdites deux barques...»

Dans les actes d'engagement de Bordeaux, les tonneliers s'engageaient uniquement à salaire fixe.<sup>706</sup> On distingue quatre éléments principaux dans leurs contrats que nous examinerons dans le cas de l'engagement des tonneliers Bernard Daunan et Georges de la Place par le capitaine Anthoine de Lajus de Saint-Sébastien, passé devant le notaire Nicolas Duprat.<sup>707</sup> Ce contrat est similaire aux deux autres recensés pour 1565 devant deux notaires différents,<sup>708</sup> alors que le contrat des cinq tonneliers engagés à la Saint-Jean de 1566, passé devant le notaire Faure, contient certaines innovations.<sup>709</sup>

Le premier élément du contrat de 1565 traitait des conditions et des instruments du travail. Contrairement aux précisions trouvées dans le contrat de sardinier, le travail des baleiniers est précisé seulement comme le «devoir» que les artisans rempliront non seulement dans la station baleinière mais aussi durant les traversées. Apportant leurs outils,<sup>710</sup> ils se tiendront prêts à embarquer à Saint-Sébastien en attendant que le baleinier, toujours en construction et sans nom, prennent la mer.

...lesdits [charpentiers de barriques] Daunan et Laplace seront tenuz la faire et y travailler et faire leur devoir tant en allant, sejournant, que retournant; et seront tenuz de partir [et] rentrer dans ledit navire prests et bien munis de tous ostis (*outils*) requis et necessaires audit mestier de charpentier de barriques, incontinent (*aussitôt*) qu'ilz en seront requis et que ledit navire vouldra partir dudit port de St Sebastien, le tout à peine de tous despens, dommaiges et interestz.<sup>711</sup>

Notons qu'à l'instar du contrat guipúzcoan de 1547, les tonneliers devaient donc assurer certaines fonctions non précisées à bord du navire, à l'aller et au retour. Cette dernière précision semble reliée

---

<sup>706</sup> La coutume de paiement en «parts» des gains de la pêche allait s'instaurer définitivement, selon les témoignages des années 1590. Cf. AGDG, Civiles Lecuona, legajo 9, exp. 219, fo. 135v (1596), *ibid.*; M. Barkham, *Aspects of life...* (1981), *op. cit.*, pp. 14, 31; J.-P. Proulx, *op. cit.* (1995), p. 99.

<sup>707</sup> ADG, 3E 5406, fo. 9r-10v (N. Duprat, 28 mars 1565), extrait continu dans l'original.

<sup>708</sup> ADG, 3E 6019, fo. 17r-19r (F. Faure, 11 avril 1565), pour Arnaud de Bernatet et Pierre Dupont; 3E 3042, fo. 12v-13r (P. de Cazemajour, 29 mars 1565), pour Jehanbert de Ligaray et Anthoyne Labarthe.

<sup>709</sup> 3E 6019 (2<sup>e</sup> partie), fo. 10v-12r (F. Faure, 24 juin 1566).

<sup>710</sup> Le contrat de 1566 ne contient pas cette condition, mais elle se trouve dans les contrats guipúzcoans.

<sup>711</sup> ADG, 3E 5406, fo. 9r-10v (N. Duprat, 28 mars 1565). Les extraits que nous citons sont continus.

à la responsabilité coutumière, évoquée dans le rôle d'Oléron, de veiller sur l'étanchéité des futailles durant les traversées,<sup>712</sup> rien n'indique qu'on fabriquait des barriques sur le navire.

Le deuxième élément concernait la paie et les modalités de paiement. En 1565, les salaires à Bordeaux se fixèrent à 40 et 42 écus soleils, soit l'équivalent de 100 et 105 livres tournois. Ce salaire était sensiblement plus élevé que celui accordé aux tonneliers bayonnais l'année précédente, l'équivalent d'environ 78 livres tournois, mais nettement inférieur aux salaires de 1566 quand les Bordelais, peut-être en raison de la menace de guerre, exigèrent 160 livres tournois chacun. Le règlement final devait avoir lieu dans la province du Labourd, de trois à quinze jours après le retour du navire. Cette période d'attente ressemble à celle couramment relevée dans des chartes-parties de caboteur, où elle servait au déchargement du navire, à l'inspection des cargaisons et aux échanges de crédit.<sup>713</sup>

Et ce, pour et moiennant la somme de 42 escuz à compter 50 sols par escu que ledit de Lajus sera tenu de payer à chacun deulx pour tout ledit service, dont ils ont receu par advance dudit de Lajus comptant sur ces presentes chacun d'eulx douze escuz, a la susdite raison, en escuz, pistolets et douzains; et les trente escuz restant pour chacun d'eulx, ledit de Lajus sera tenu de leur payer et rendre a ses despens dans la ville de Baionne dans trois jours apres l'arrivee du retour dudit navire audit port et havre de St Sebastien.

Pour ce qui est du lieu de paiement en France, il s'agit d'une mesure de service accordée aux Bordelais, leur permettant d'éviter les difficultés éventuelles de change et les aidant à trouver un passage à Bordeaux. Les tonneliers terre-neuviens de 1565 étaient payés à Bayonne et ceux de 1566 devaient toucher leur solde à Saint-Jean-de-Luz ou à Bidart. Ce dernier lieu correspond à la résidence de l'un des bailleurs de fonds du voyage, un marchand labourdain qui servait d'intermédiaire entre le capitaine saint-sébastienais et les artisans de Bordeaux.<sup>714</sup>

---

<sup>712</sup> Jourdain, Decrusy et M. Isambert, *op. cit.*

<sup>713</sup> Cf. J. Bernard (1968), *op. cit.*, vol. 3, *passim*.

<sup>714</sup> Les tonneliers de Bayonne embauchés par Juan Martines de Amilibia en 1564 n'ont pas ce privilège; le choix de Bidart est relié à la fonction comme garant de Jehan de Girard, marchand de cet endroit.

Troisièmement, le contrat précisait les dépenses assumées par le capitaine envers les tonneliers. À cet égard, le contrat donné par le capitaine Lajus de Saint-Sébastien faisait exception en payant le déplacement de Bordeaux à Saint-Sébastien, ainsi que celui de Saint-Sébastien à Bayonne, mais en laissant aux charpentiers de barriques le soin d'organiser le retour final à Bordeaux. Plus typiquement, le capitaine assumait les dépenses des artisans «audit lieu de Terreneufve, allant et retournant dudit voiage», au même titre que celle des autres officiers (compagnons) du navire. Les tonneliers jouissaient donc d'un statut professionnel comparable à celui des contre-maître, charpentier, calfat et harponneur.<sup>715</sup>

Et pour la despence que lesdits de Laplace et Daunan feront pour aller de ceste ville audit lieu de St Sebastien, ledit de Lajus sera tenu leur payer et advencer en ceste ville a chacun soixante sols; Et sera ledit de Lajus en outre tenu de nourrir et entretenir de boire et manger [et] dormir a ung des compagnons dudit navire lesdits Daunan et Laplace, tant en sejournant audit St Sebastien que audit lieu de Terreneufve, allant et retournant dudit voiage, et jusques a fin de payement de leurs dits salaires.

Le titre de maître des charpentiers de barriques se traduisait par un statut plus élevé que celui des marins ordinaires, mais inférieur au maître du navire. En échange, ils assumaient des responsabilités de tonnelier et d'officier pendant les traversées océanes.<sup>716</sup> Le statut à bord était-il relié à la distinction sociale observée, à Bordeaux, entre les tonneliers-arrimeurs et les mariniers du fleuve? Selon un témoin au Labrador, les tonneliers et les dépeceurs reposaient dans leurs quartiers lorsque les marins ordinaires forçaient au cabestan pour retourner les baleines.<sup>717</sup> Aller en mer était donc un geste de promotion sociale.

La dernière clause concernait les recours en cas de décès, ou d'interruption du voyage, et prévoyait un paiement aux héritiers:

---

<sup>715</sup> AGDG, Ejecutivos Elorza, legajo 235, fo. 132v (1581).

<sup>716</sup> AHPG (Ofiati), I, 2574, fo. 18v-19r (D. Ybañes de Laranga, Mutriku, 1 décembre 1547), engagement précisant que les deux tonneliers sont obligés de servir, à la fois, «por marineros y en su ofiçio en la nao... asi en pesca como en su ofiçio...».

<sup>717</sup> AGDG, Civiles Lecuona, legajo 9, exp. 219, fo. 147v (1596).

Et si pendant ledit voiage lesdits Daunan et Laplace decedent [ou] encore que ledit voiage ne soit fait et acheve, ledit de Lajus sera tenu payer a celluy desdits Daunan et Laplace qui survivra ce que restera dudit salaire du decede, pour en tenir et rendre compte aux heritiers dudit decede, et si tous deux decedent sera tenu de payer ledit reste a leurs heritiers...

En parant ainsi à la destitution des proches du tonnelier, l'aventure terre-neuvière était mise en relation avec l'ensemble des obligations civiles de l'artisan, en première instance avec son testament qui était souvent dicté en même temps et au même notaire. Néanmoins, dans le contrat de 1566, la clause sur les recours fut supprimée et remplacée par la suivante, plus alarmant:

...prometant aussy ledit de Sigaran audits susnommez [cinq charpentiers de barriques] que l'a et auroit qu'ilz fessent pris par guerre ou autre ennemi en rayson dudit voyaige, que en ce cas les delivrera de maniere des ennemys, et les remettra a ce pays et royaume de France a ses propres coustz et despens...

Ainsi, les tonneliers assumaient les risques associés au voyage vers le détroit de Belle-Île, et les salaires élevés de 1566 indiquent que la possibilité d'un conflit était reconnue. Cette menace d'une guerre généralisée se distingue des hostilités isolées, comme l'hivernage des Labourdains de 1562-1563 qui entraîna une attaque meurtrière au printemps par des «Espagnols», en ce que cet événement ne provoquait aucune perturbation dans le prix de l'huile de baleine ou dans les salaires de marin. Les rumeurs de guerre pouvaient donc servir, durant les négociations, à augmenter un salaire et à accélérer la réalisation d'un projet de vie.<sup>718</sup> Le contrat personnel qui donnait accès au monde des baleiniers n'était pourtant pas garant de droits individuels selon la coutume des armateurs en Atlantique septentrional.

---

<sup>718</sup> Comparons l'engagement de marins de 1559 à Mutriku en Guipúzcoa, quand la menace de guerre avec la France planait: «Yten, que el dicho galleon aya de yr este dicho presente viaje si hobiere guerra y que aya paz a la pesqueria de ballenas o bacallao segund y como fueren las otras naos que fueren desta probincia para la dicha Tierranueva, con que baya de marchante y no de armada...» [Idem, que ledit galion doit faire ledit présent voyage, qu'il y ait la guerre ou la paix, à la pêche de baleines ou de morues comme les autres navires qui vont de cette province à ladite Terre neuve, allant en voyage marchand et non de guerre...] AHPG, I, 2577, fo. 1r-2v (S. de Yturriça, Mutriku, 7 janvier 1559), spéc. fo. 1v.

### 7.3. «Les us et coutumes universels de la navigation de Terre-neuve».

Nous trouvons, dans quelques «sacs à procès» des archives guipúzcoanes du dernier quart du siècle, une conception coutumière de l'espace atlantique septentrional organisant la pêche et structurant les relations entre avitailleurs, propriétaires de navire et équipages. Ce fonds comprend la documentation générée lors des enquêtes judiciaires, et contient notamment des témoignages verbaux et des copies d'actes notariés; malheureusement pour l'historien, il ne contient pas de jugements qui nous auraient renseigné sur l'avis de la cour dans les multiples cas de témoignages conflictuels. Quelques enquêtes mettant en cause des artisans ou d'autres membres de l'équipage d'un baleinier permettent de comprendre la place de ces individus dans la coutume de mer. On constate que le système des parts et le statut des hommes de métier étaient reconnus, mais l'épanouissement de l'individu que nous observons dans le domaine social ne se répercutait pas dans le domaine coutumier et juridique.

L'un de ces procès, concernant le partage des gains entre deux équipages basques au port de *Canada Pequeña*, confirme que les tonneliers contrôlaient la tâche critique de la jauge des futailles rabattues, ce qui se faisait de façon routinière dans la station baleinière.<sup>719</sup> L'un des capitaines, ayant pêché à cet endroit en 1589, avait laissé sur place plusieurs barriques achevées mais non remplies. En 1590, revenant au même port, il fut rejoint par le deuxième capitaine et les deux marins s'entendirent pour mettre leurs équipages à l'effort commun. Découvrant que la futaille montée l'année précédente n'était pas de la bonne jauge, les tonneliers la rabattirent, réparant ainsi le tort de l'année précédente. Ce travail fut mis sur le compte du premier capitaine, qui le contesta, d'où le procès.

Le témoignage d'un tonnelier expérimenté, dont la carrière remontait au moins à 1576, moment où nous pouvons le placer à *Buitres*,<sup>720</sup> confirmait que le travail délicat, mais essentiel, du jaugeage fut effectué en conformité avec la coutume:

---

<sup>719</sup> ARC, Pleitos civiles, Masas fenecidos 260-261, 1045-1, s.f. (1567), liste de matériaux abandonnés à Châteaux-Baie à l'arrivée des glaces en 1566: «...doscientas barricas baçias llebantadas e arqueadas...» [...200 barriques vides achevées et jaugées...]

<sup>720</sup> AGDG, Ejecutivos Elorza, legajo 114, fo. 6v.

Le témoin ledit Esteban de Olaçaval, tonnelier, ... a déclaré que l'année dernière de 1590 il était l'un des compagnons tonneliers du navire de [Sebastián de] Bastida ... à la pêche des baleines; ils arrivèrent au port de *Canada Pequeña*, où arriva aussi avec la même intention ledit Joanes de Galarraga avec son navire; et se trouva à cet endroit bonne quantité de futaille achevée que ledit Joanes de Galarraga ... y avait laissée lors de son dernier voyage qui était en 1589; une partie de ladite futaille ledit Joanes de Galarraga donna audit [capitaine] Pedro de Arrihurdin; et tant celle donnée audit Arrihurdin que celle autre que garda pour lui ledit Galarraga, et toute la futaille qui était dudit voyage de 1589, en raison d'être plus grande que celle qui est habituellement et selon la coutume rapportée de la Terre neuve, fut réduite et mise en conformité avec la règle coutumière, qui est communément 16 *arrobas* alors qu'elle avait eu au moins la contenance de 19 *arrobas*...<sup>721</sup>

Il faut voir que le poids accordé à ce témoignage relevait moins de la présence sur les lieux du tonnelier ou de son expérience que de son métier, auquel on faisait appel historiquement dans les litiges concernant la jauge de navires.<sup>722</sup> Le témoin était identifié par son métier et la précision qu'il apportait à l'enquête concernait précisément la capacité des fûts avant et après avoir été rabattus.

Le témoignage du tonnelier Olaçabal n'est pas l'unique exemple de l'assujettissement de l'individu à son métier en contexte juridique. Les archives judiciaires de Guipúzcoa conservent un sac à procès qui met un charpentier de navire et la coutume de son métier au centre d'un différend entre un armateur naval et un marchand de bois. Les faits paraissent invraisemblables: l'armateur avait commandé la construction d'un navire de 400 *toneladas*, mais une fois la carène achevée, la jauge était passée à 650 *toneladas*. Dans la poursuite qui s'ensuivit, l'armateur tenta de démontrer que le charpentier avait agi conformément à la coutume de son métier et que c'était plutôt le matériel, fourni

---

<sup>721</sup> AGDG, Civiles Mandiola, 424 (1591), fos. 41v-42r: «Testigo el dicho Esteban de Olaçaval, tonelero, ... dixo que ... el año proximo passado de nobenta, este testigo fue por uno de los oficiales toneleros de la nao de Bastida ... a la provincia de Terranova a pesca de ballenas, y en ella acudieron al puerto de Canada Pequeña, a donde asi mismo acudio para el mismo hefeto el dicho Joanes de Galarraga con su nao, a donde hallaron buena cantidad de barriqueria alçada de la que el dicho Joanes de Galarraga ... y dexado el ultimo biaje que hizo del año de ochenta y nueve; y parte de la dicha barriqueria el dicho Joanes de Galarraga se la dio al dicho Pedro de Arrihurdin; y asi la que dio al dicho Arrihurdin, como lo demas que quedaba para si el dicho Galarraga y tambien la demas barriqueria que llebo de la que tenia el dicho biaje y año de ochenta y nueve, por ser muy grandes y mas que las otras que hordinariamente se acostumbra traer de Terranova, las achicaron e pusieron en la horden acostunbrada que es comun diez e seys arrobas y aquellas bien heran de cantidad de diez e nueve arrobas...»

<sup>722</sup> *Archives Historiques de la Gironde, op. cit.*, vol. 9, p. 375 (à Bordeaux en 1485); M. Mollat (1952), *op. cit.*, p. 339, n. 12 (à Rouen en 1509); M. Freire Costa, *op. cit.*, p. 63 (à Viana do Castelo, en 1514); J.L. Casado Soto, *op. cit.*, pp. 261-264 (à Séville en 1552; le jaugeur est le «visiteur de navires», office accordé à un arrimeur-tonnelier).



par le marchand de bois, qui avait occasionné l'erreur monumentale. Des principes de charpenterie d'usage chez tous les constructeurs de la côte basque étaient précisés et comparés aux méthodes en cause.<sup>723</sup> En ce qui concerne l'élargissement du champ social du capitalisme qui avait placé ce charpentier de navire en relation avec un armateur et un marchand du bois naval, l'exemple suggère que l'effacement de l'homme derrière la plus rigide coutume de son office demeurait la première condition de sa participation au monde du capitalisme.

Dans un autre procès mettant en cause le travail des tonneliers, nous constatons l'assujettissement de l'individu non seulement à son métier, mais aussi à la coutume «de Terre-neuve», qui apparaît comme un fait nouveau dans le dernier tiers du siècle. Le cas réunit plusieurs éléments de cette coutume.<sup>724</sup> À l'automne de 1573, le baleinier de Domingo de Sorasu embarqua 1 400 barriques et 60 tierces d'huile au Labrador. Pendant la traversée, l'huile de 200 barriques se déversa dans la cale et, ce découvrant, les capitaines-armateurs jetèrent les barriques vides dans la mer. La perte de l'huile fut manifestement occasionnée par un manquement lors du travail de tonnellerie. Cependant, puisque aucun tonnelier ne pouvait rembourser la perte de 200 barriques d'huile, le procès tournait autour de la responsabilité du travail des tonneliers. Les propriétaires du navire, qui auraient fourni le cerclage, soutenaient que les tonneliers avaient mal employé les matériaux; de leur part, les capitaines-armateurs, qui auraient embauchés les tonneliers, disaient que le cerclage s'était avéré défaillant. Le témoignage suivant mettait la perte de l'huile sur le compte des tonneliers:

... l'année passée de 1573 le navire de Domingo de Sorasu ... était dans la province de la Terre-neuve à la pêche à la baleine, et c'était les capitaines-armateurs lesdits Miguel de Santiago et Clemente de Aquerreta ... que ce témoin a vus jeter en mer une grande quantité de barriques de graisses, en quantité de plus de deux cents barriques de sain vides; et les mêmes barriques jetées s'étaient vidées visiblement par la faute des tonneliers qui étaient sur le navire...; à cause que les fonds de futaille tombaient courts, [les tonneliers] ont introduit des morceaux de voile et de l'étope et de l'herbe;

---

<sup>723</sup> AGDG, Ejecutivos Uriarte, legajo 1, corregido 1 (1573-1574), particulièrement fos. 39r-v et 79r-81v.

<sup>724</sup> ARC (Valladolid), pleitos civiles, Lapuera, 271, 1, spéc. fos. 61v et 67r-68v.

et puisque les cercles des dites barriques vides étaient en bon état ... avec leurs vîmes, la perte était clairement de la faute des dits tonneliers...<sup>725</sup>

Voici donc le dilemme de l'armateur embauchant un tonnelier sans fortune: c'était lui, en fin de compte, qui risquait d'être le responsable des erreurs de l'artisan.

Le procès introduisait toutefois un deuxième élément. Puisque les capitaines-armateurs avaient jeté des barriques vides, les propriétaires du navire prétendaient que le droit de jetage incombait aux seuls propriétaires et leur représentant à bord, le *dueño*. Cet aspect du procès concernant le droit de jeter des barriques en mer s'appuyait, de part et d'autre, sur les interprétations des dits «us et coutumes universels de la navigation de Terre-neuve».<sup>726</sup> Cette expression retient notre attention. Bien que la jurisprudence sur le droit de jetage en mer remontât au XII<sup>e</sup> siècle,<sup>727</sup> les parties préféraient invoquer leur propre coutume pour régler une question d'autorité en mer entre les avitailleurs et les propriétaires d'un navire. Le fait que l'Atlantique septentrional ait eu son propre code juridique au XVI<sup>e</sup> siècle, basé sur le trafic des barriques d'huile de baleine, confirme que cet espace existait comme une réalité distincte pour les gens de mer de l'époque.

Les parties du procès s'inscrivaient dans une jurisprudence qui avait déjà été constituée dans d'autres causes touchant à la pêche à la baleine. Dans un cas concernant le salaire d'un harponneur, la même «coutume de Terre-neuve» fut invoquée afin de prouver que l'emploi d'une chaloupe surannée

---

<sup>725</sup> *Ibid.*, fo. 61v: «El año pasado de setenta e tres la nao de Domingo de Sorasu ... fue a la provincia de Tierra Noba a la pesca de las ballenas, y endo capitanes armadores ... los dichos Miguel de Santiago y Clemente de Açerreta ...; y vio ... este testigo que sacaron mucha cantidad de barricas de grassas en cantidad de mas de dozientas barricas de sayn bazias; e a lo que por las mysmas barricas, que asi se sacaron bazias, paresçio hera por falta de los toneleros que fueron en la dicha nao; ... a caussa que los fondos de la barriqueria cosian cortos e ponian pedaços de bela y estopa e yerba; por que los arcos que estavan en las dichas barricas bazias estavan sanos ... con sus mimbres, por donde claramente par esbaya (?) que hera por falta de los dichos toneleros...»

<sup>726</sup> *Ibid.*; les propriétaires soutenaient que c'était «us et coutume universel de la navigation de Terre-neuve que lorsqu'un navire revient sur cargaison ... le *dueño* peut en prendre la part qui appartient au navire de sa propre autorité sans licence ni commission des capitaines et armateurs» (fo. 67r). Les armateurs soutenaient le contraire: «ni le *dueño* de bord ni l'équipage allant à la Terre-neuve ne peut jeter quoique ce soit que leur appartient sinon c'est par la main et avec la licence du capitaine armateur» (fo. 68v).

<sup>727</sup> *Les Rôles d'Oléron, op. cit.*

(ayant servi plus de trois ans) modifiait la structure salariale du harponneur de parts au fixe.<sup>728</sup> Ce concept d'un droit coutumier était encore loin de constituer un corpus cohérent de précédents en 1565, mais nul ne niait son poids en cour civile de Guipúzcoa où nombre de références précises, que nous avons pourtant cueillies de façon non exhaustive, émaillent les arguments des procureurs (tableau 7.1).

<b>Tableau 7.1. Appels juridiques à l'«us et coutume de Terre-neuve», 1565-1591</b>	
1565 es costumbre husada y goardada	AGD civ El 65: 9v
1565 en los biajes de Tierranueba es y a seydo costumbre comun	AGD civ El 65: 14r
1565 como es costumbre	AGD civ El 65: 22v
1575 conforme a lo que comunmente se suele	AGD ej Man 287:7r-v
1575 conforme al huso y costumbre que se a tenido e tiene en la dicha Terranova	AGD ej Man 287:15r
1575 como se a costumbra hazer en semejantes biajes	AGD ej Man 287:26v
1575 ay huso y costumbre husada y guardada por ley y como ley de tiempo legitimo	ARC pc Rod 54/312-1:26v
1575 es huso y costumbre husada y guardada entre marineros y gente de mar que acostumbran yr a la dicha pesca de ballenas a la dicha Terranova y puertos della	ARC pc Rod 54/312-1:121r
1575 es usso y costumbre en la navegacion de la dicha Tierranueba	ARC pc Rod 54/312-1:124v
1579 segun que se a acostumbrado en semejantes casos	AGD civ Man 369:36r
1579 es uso e costumbre ... segun la costumbre de Tierranueba	AGD civ El 445:sf
1581 es verdad publico y notorio que en la carrera de Terranova a grasas de ballena es costumbre	AGD civ El 445: s.f.
1581 es uso y costumbre	AGD civ El 445: s.f.
1585 a visto que sea husado y acostumbrado	ARC pc Mas 53/3:48r
1587 ay costumbre usada y guardada entre capitanes y armadores que arman y hazen compania en la dicha Tierranua	AGD civ Man 369:46r
1591 segun su huso y costumbre	AGD civ Man 424:2r
1591 segun huso y costumbre goardada de mucho tiempo	AGD civ Man 424:21r
1591 ha visto que se ha usado y acostumbrado	AGD civ Man 424:34r

En contexte juridique, les coutumes existantes entre les différents participants à la pêche étaient souvent codifiées à partir du témoignage des anciens pêcheurs, mais la cour s'assurait que les opinions soient légitimées par la plus longue expérience possible. Ainsi deux pêcheurs faisaient remonter leurs carrières de baleinier terre-neuvier respectivement à 1530 et à 1540, c'est-à-dire avant le présumé

<sup>728</sup> «...segun la costumbre de Tierranueba...». AGDG, Civiles Elorza, legajo 445, s.f. (1579).

début de la pêche intensive en 1543; généralement les témoins entendus pour leur expérience de baleiniers déclaraient avoir exercé leur métier depuis au moins une vingtaine d'années.<sup>729</sup>

Le phénomène qui donna lieu à la Coutume de la Terre-neuve au XVI<sup>e</sup> siècle était la transformation de la relation entre les armateurs et les propriétaires de navire. Depuis le XI<sup>e</sup> siècle, l'ancienne loi de la mer, les *Rôles d'Oléron*, continuait à définir cette relation primordiale, comme en témoignent des milliers de chartes-parties dans les archives du Ponant. Seuls les pêcheurs, avec leurs systèmes de partage des gains parmi l'équipage, déviaient de la coutume commerciale. Pourtant, au XVI<sup>e</sup> siècle, la taille des navires de pêche montant en flèche et la durée des voyages exigeant un avitaillement plus important, des systèmes de copropriété furent adaptés à la distribution des risques. Dans la «coutume de la Terre-neuve», on constate l'éclosion d'une jurisprudence commerciale basée sur les systèmes de partage inventés par les pêcheurs, mettant au rancart des pans entiers de loi basés sur les distinctions désuètes entre les avitailleurs et propriétaires uniques du navire. La pêche à la baleine réunissait toutes les conditions nouvelles pour établir une relation triangulaire entre les propriétaires, les avitailleurs et l'équipage.

Cependant, on constate que le statut socio-économique acquis comme actionnaire du voyage baleinier ne conférait guère de statut individuel en contexte juridique. Le procès sur les barriques jetées à la mer, qui mettait en cause la compétence professionnelle des artisans tout en les déresponsabilisant comme individus à la charge de leurs employeurs, est révélateur de cet aspect paradoxal du capitalisme maritime. Écartés du procès, les individus étaient dissociés de leur office de tonnelier, dont l'employeur était le garant ultime. L'étude des cas juridiques permet donc de

---

<sup>729</sup> ARCh, Pleitos civiles, Perez Alonso fenecidos 455-1, s.f. (1570), âgé de 64 ans, 40 ans passés (!) de pêche à la baleine à la Terre-neuve. ARCh, Pleitos civiles, Rodriguez fenecidos 54, caja 312-1, fo. 26v-27r (1575), 35 ans (!) d'expérience de la pêche à la baleine de la Terre-neuve. *Ibid.*, fo. 60v (1575), se souvient que la pêche à la baleine à la Terre-neuve avait commencé en 1543, donc au moins 32 ans d'expérience; *ibid.*, fo. 125r (1575), 25 ans d'expérience.

AGDG, Civiles Lecuona, legajo 9, expediente 219, fo. 48v (1596), 20 voyages baleiniers plus ou moins. *Ibid.*, fo. 51v (1596), plus de 50 ans de voyages baleiniers et morutiers. *Ibid.*, fo. 134v (1596), âgé d'environ 65 ans; 22 voyages morutiers et 17 voyages baleiniers avant 1590 ou 1591. *Ibid.*, fo. 155r (1596), 35 ans de voyages morutiers et baleiniers. AGDG, Civiles Mandiola, legajo 369, fo. 46v (1587), plus de 22 ans comme harponneur et capitaine-armateur. *Ibid.*, legajo 424, fo. 34r (1591), 20 ans plus ou moins comme tonnelier.

Cf. H. HARRISSE, *op. cit.*, p. lix: en 1561, un témoin âgé de 70 ans déclara que la pêche à la baleine à la Terre-neuve ne datait que de 17 ou 20 ans.

comprendre que l'individu «médiocre» en contexte maritime, malgré l'avancement social et la participation au monde du capitalisme que la prospérité du siècle lui procura, s'effaçait tout de même derrière les institutions de l'époque.

## **Bilan**

En suivant le parcours de quelques artisans, notamment le jeune maître Georges de la Place et ses compagnons baleiniers, nous avons pu explorer la relation entre les tonneliers bordelais et l'Atlantique. Cette relation met en lumière la possibilité de promotion rapide que représentait la pêche baleinière pour ces artisans, une promotion mesurée selon les normes socioprofessionnelles du métier à Bordeaux. Les gains de deux ou trois voyages jumelés à un éventuel héritage semblent avoir été suffisants pour acquérir une maison dans un quartier d'artisans, critère premier de l'obtention du statut de bourgeois et condition nécessaire pour cautionner l'achat des matériaux de tonnellerie. Ces trajets s'inscrivent dans l'émergence d'une société individualiste, apparente dans sa culture matérielle, et dans l'élargissement social du capitalisme qui stimulait le succès des pêches transatlantiques au XVI<sup>e</sup> siècle.

Cela dit, le cadre institutionnel de la tonnellerie baleinière et la navigation transatlantique posaient des limites à l'épanouissement individuel des artisans. Le contrat d'engagement, qui réservait aux artisans une place «intermédiaire» entre les marins et les maîtres du navire, reprenait des conditions favorables à l'artisan trouvés dans les contrats de conversion du merrain, mais l'engagement en calquait aussi les aspects restrictifs, notamment celui concernant les mouvements personnels de l'artisan. Le tonnelier baleinier portait l'ensemble des obligations professionnelles recueillies dans l'ancienne coutume de Bordeaux. Le cadre institutionnel de l'espace atlantique septentrional, fondé sur la coutume des pêcheurs qui permettait aux marins et aux artisans ordinaires d'espérer un jour accéder au statut de *middling sort*, revêtait donc aussi un caractère traditionnel ancré dans la coutume des ports atlantiques, qui assignait une place restreinte à ces gens.

## Conclusion

La quasi-absence d'un axe chronologique qui caractérise les vestiges du baleinier de Red Bay - une particularité de plusieurs sites d'épave - nous a conduit à les étudier dans une perspective spatiale plutôt que temporelle. Il n'en demeure pas moins que la discipline historique est construite sur l'analyse des dynamiques porteuses de changement, et nous avons ainsi conçu une méthode apte à construire une telle dynamique à partir de l'analyse de l'espace. Si notre méthode, consistant à varier l'échelle du regard, s'inspire de celle de F. Braudel qui attribue des «durées» différentes à chaque échelle, nous avons associé les faits étudiés aux échelles spatiales. Au lieu des durées longue, moyenne et courte, nous avons conçu les échelles «océan», «port» et «atelier» sans, toutefois, adopter la structure que Braudel avait employé dans sa première œuvre, *La Méditerranée*, selon laquelle les échelles plus larges influent sur les échelles plus courtes. Dans *Civilisation matérielle*, où Braudel cherchait à comprendre l'émergence d'un capitalisme puissant dans la période 1400 à 1800, la relation entre les faits de durées différentes était plus dialectique.

Nous nous sommes inspiré aussi du travail de M. Johnson sur la construction de l'espace rural anglais durant la même période de 1400 à 1800, fondé sur l'observation d'une hiérarchie d'espaces et une distribution spatiale de différents éléments de culture matérielle. Johnson a constaté que l'espace national anglais, selon la perspective de l'uniformisation de la culture matérielle, apparaissait de plus en plus unifié, alors que selon le phénomène des *enclosures*, l'espace même était de plus en plus fractionné. Attribuant ce paradoxe à l'extension sociale et spatiale du capitalisme en milieu rural, Johnson a noté aussi que l'unité spatiale et l'uniformité de la culture matérielle étaient liées à l'irruption, entre la noblesse et le commun, du *middling sort* et son individualisme propre.

Dans notre approche des barriques de Red Bay, nous avons donc postulé que ces phénomènes étudiés par Braudel et par Johnson au début de l'époque moderne, notamment l'extension sociale du capitalisme, pouvaient aussi se trouver en milieu maritime. Ainsi, en explorant la dimension spatiale des barriques, nous avons premièrement mis en évidence, à l'échelle «océan», l'existence du nouvel espace atlantique septentrional et le rôle du capitalisme des grands armateurs dans la construction de cet espace. À l'échelle «atelier», nous avons pu démontrer, à travers les techniques de fabrication et d'utilisation des barriques, l'existence d'une division spatiale du travail dans la tonnellerie baleinière.

Ainsi nous avons trouvé, en variant l'échelle de regard, les tendances divergentes d'unification et de division dans les mêmes barriques et dans le même espace.

Dans le souci d'accorder les éléments de ce tableau paradoxal, nous avons étudié la tonnellerie baleinière à une échelle intermédiaire où nous avons pu trouver les communautés maritimes qui abritaient des «médiocres», la catégorie de gens de mer qui participaient à la pêche terre-neuvienne à titre de «petits actionnaires». Ces aventuriers, loin de concilier le paradoxe du capitalisme maritime, l'incarnaient. Leur individualisme et leur sens de la propriété, révélés par les marques personnelles gravées sur les barriques, étaient à l'image du commerce des grands armateurs. Pourtant, leurs acquis coutumiers et juridiques ne se sont pas avérés à la hauteur de leur nouvel individualisme.

Nous avons qualifié d'élargissement social du capitalisme ce phénomène d'émergence d'une catégorie intermédiaire de gens de mer, entre les armateurs et les marchands qui sont très visibles dans les archives notariales, et les rangs de pêcheurs, de petits artisans et de mariniers ancrés dans la vie matérielle et pratiquement invisibles à l'historien. Plusieurs de ces «médiocres» - nous avons toujours utilisé ce terme dans l'espoir de lui redonné son sens d'origine - se sont établis grâce à leur participation à la pêche baleinière qui offrait, pour les marins ordinaires mais surtout pour les artisans, la possibilité de partager les gains de cette pêche. Le système des parts, coutume très ancienne chez les pêcheurs mais renouvelée par son alliance avec le capitalisme des «hôtes», était la clé de voûte de l'élargissement social du capitalisme en Atlantique septentrional. Grâce à l'accès aux profits de la pêche, des milliers d'hommes participèrent de plein gré à l'aventure terre-neuvienne et leur engouement aide à comprendre l'expansion pratiquement ininterrompue des pêches au cours du siècle.

À Bordeaux vers 1565, l'insertion de ces gens dans les rouages du capitalisme maritime et leur nouveau statut social transparaissent dans des milliers de contrats conservés pour la fabrication de matériaux de pêche et dans un nombre croissant d'inventaires après décès. L'industrie d'armement touchait surtout des métiers libres comme des charpentiers de barriques et de navire, mais nous observons aussi nombre d'artisans de «métier réglé» comme des cordiers et des boulangers parmi les

fournisseurs de matériel.<sup>730</sup> Au Guipúzcoa, les actes notariés mettent en scène l'apport à la pêche baleinière des marins ordinaires. Leurs poursuites intentées contre tel ou tel armateur afin de recevoir leur juste part des gains de la pêche gonflent les fonds judiciaires.

L'apparition soudaine de ces gens du *middling sort* n'était pas limitée à la seule baie de Biscaye; il s'agit d'une vague de fond déferlant sur la façade atlantique entière, d'Aveiro à Bristol. Pour chaque pêcheur basque qui embarquait, un artisan ponantais fournissait du matériel pour la pêche. Ainsi, nous comprenons mieux l'absence de spécificité «basque» chez les barriques de Red Bay. La contribution archéologique de cette thèse à l'histoire des pêches du XVI<sup>e</sup> siècle réside, avant tout, dans la détection d'une appartenance double des barriques, à la fois «atlantique» par le biais de leur itinéraire et «individuelle» par le biais des marques de propriété qu'elles arborent. Cela dit, il faut reconnaître aussi les limites à l'épanouissement individuel qui se dessinaient autour de ces gens de mer, autant par la division de leur travail que par le «non-lieu» juridique de leur personne par rapport à leur métier.

On peut enfin s'interroger sur les parallèles historiques entre la construction de l'Atlantique septentrional au XVI<sup>e</sup> siècle et la construction successive de nouveaux espaces qui caractérise l'histoire nord-américaine. En effet, la dynamique qui s'est construite au XVI<sup>e</sup> siècle mettant en relation la construction d'espaces nouveaux, l'élargissement social du capitalisme, la floraison individualiste à la frontière et l'accumulation matérielle dans les métropoles n'est pas étrangère à l'histoire matérielle de l'Amérique du Nord. Depuis la parution de la *frontier thesis* de F. Turner en 1920,<sup>731</sup> différents aspects de cette dynamique ont retenu l'attention d'historiens étudiant, tour à tour, les «coureurs de bois» qui construisaient les espaces lacustres et fluviaux, les cultivateurs qui colonisaient les plaines et même les «petits actionnaires» qui souscrivent la construction de nouveaux espaces urbains au XX<sup>e</sup> siècle.<sup>732</sup> La construction de l'espace atlantique septentrional par les pêcheurs

---

<sup>730</sup> Cf. B. Gallinato, *op. cit.*, p. 286.

<sup>731</sup> Cf. F.J. Turner, *The frontier in American history* (New York: Holt, 1920).

<sup>732</sup> L. Dechênes (1988), *op. cit.*, pp. 229-230; R. Epstein, *Takings: private property and the power of the ancient domain* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1985); E. Blackmar, *The park and the people: a history of Central Park* (Ithaca: Cornell University Press, 1992); C. Macpherson, *Property, mainstream and critical positions* (Toronto: University of Toronto Press, 1978); B. Siegan, *Property and Freedom: the constitution, the courts and*



et les artisans du XVI<sup>e</sup> siècle semble bien avoir une place dans cette histoire matérielle, en regard de nos mythes reliés à l'espace, à la propriété, à l'individu et au capitalisme.<sup>733</sup>

### **Bilan des méthodes et des conclusions**

Dans cette thèse, nous avons pu mettre des recherches originales en relation avec des connaissances déjà acquises aux archéologues et historiens travaillant sur les pêches du XVI<sup>e</sup> siècle. Parmi ces recherches, nous avons étudié les barriques trouvées dans un état disloqué et souvent éparpillées dans les perspectives de l'espace et de la division du travail associés à l'histoire de leur fabrication et de leur utilisation. Les analyses archéologiques portant sur la dimension spatiale de leur histoire étaient de deux types: la dendrochronologie et l'étude des systèmes de mesures. Cette première, normalement employée comme une méthode de datation d'un objet archéologique en bois, a été utilisée dans ce cas pour identifier la région d'origine des douves de barriques. La comparaison entre la chronologie des douves et plusieurs chronologies de référence de la côte basque, de la France et du sud de l'Angleterre a permis d'identifier la région de Haute-Bretagne comme la provenance du bois. Cette identification est probante, mais aucune méthode n'existe pour préciser davantage l'origine géographique des douves.

Le second type d'analyse a été l'étude de la dimension spatiale des systèmes de mesures employés pendant différentes opérations précises dans l'histoire des objets. Cette analyse a permis, premièrement, d'identifier l'emploi des mesures de Bordeaux durant la fabrication des fûts. Les «contenances» historiques de la barrique bordelaise et de la *barrica* de Guipúzcoa ont été identifiées avec précision. Également, les capacités des fûts de Red Bay ont été calculées selon une formule précise, celle du double cône tronqué, et selon des dimensions soigneusement choisies. La comparaison des données documentaires et archéologiques a révélé que les barriques de Red Bay ont

---

*land-use regulation* (New Brunswick, N.J.: Transaction, 1997).

<sup>733</sup> L. Turgeon (1992), *op. cit.*

été construites selon le régime métrologique de Bordeaux, et réparées selon celui du Guipúzcoa. L'identification de Bordeaux comme le lieu de manufacture semble donc certaine. Le même type d'analyse a été porté sur les vestiges architecturaux du navire. Dans ce cas, le système de mesures trouvé dans la conception et la construction de la carène correspond à celui utilisé dans la région limitée de la côte basque, le *codo de ribera*, qui se distingue des mesures employés dans les régions avoisinantes de l'Espagne et de la France.

La méthode appliquée pour étudier la fabrication et l'utilisation des barriques, en s'inspirant des *formation processes* développés par M. Schiffer, a cherché à associer des indices précis aux opérations successives dans la chaîne technique de tonnellerie manuelle. Les différents types de réparation ont été regroupés selon l'avarie subie par la barrique et selon les outils et les matériaux employés lors de la réparation. Ce genre de regroupement a révélé, au-delà de l'identification d'opérations précises, une division du travail de tonnellerie.

Enfin, l'analyse archéologique s'est concentrée sur des marques décorant plusieurs barriques, notamment les marques de propriété qui constituent un élément essentiel à notre compréhension de ces fûts. Calquées sur les marques de marchands couramment employées au cours du XVI<sup>e</sup> siècle au Ponant, les marques de Red Bay apparaissent sur seulement le tiers des futailles retrouvées, mais sans égard à l'état neuf ou réutilisé de la barrique; qui plus est, aucune marque ne se répète. Nous en avons conclu que les marques se rapportent uniquement à ce chargement et non pas à l'usage antérieur des barriques; elles doivent ainsi identifier les membres d'équipage et leurs créanciers individuels.

Nos recherches en archives se sont concentrées, en premier lieu, sur la compréhension des liens entre quatre régions ou ports associés aux barriques de Red Bay: la Haute-Bretagne, Bordeaux, la côte basque et le Labrador. Nos recherches ont pu démontrer notamment que les rythmes saisonniers et les chargements des caboteurs évoluaient sur certaines routes, en particulier, celles de part et d'autre de Bordeaux, en fonction de la navigation terre-neuvienne entre le début du siècle et vers 1565. Non seulement les chartes-parties de caboteur mais aussi les ventes de matériel de pêche à Bordeaux - particulièrement cordages, pain, futailles, avirons, chaloupes, fèves, blé et vin - confirment que dans cette ville est née une importante industrie d'armement. Ces recherches ont donc

pu montré ce que le seul dépouillement de prêts à la grosse aventure ne révèlent pas, soit, que Bordeaux participait activement à l'armement des terre-neuvas des provinces basques en Espagne. Elles ont aussi permis de dresser un bilan provisoire des envois d'huile de baleine depuis les centres d'armement autour de la Baie de Biscaye et les marchés des pays de la Manche vers 1565. L'identification de plusieurs ports d'expédition, de Laredo à La Rochelle, semble indiquer que la pêche à la baleine était solidement ancrée dans l'économie maritime régionale et que la place de Pasajes et de Saint-Sébastien comme centre d'armement baleinier représentait un phénomène régional.

Enfin, nos recherches en archives ont mis en lumière la richesse du fonds notarial à Bordeaux en matière du métier de la tonnellerie. Notre méthode pour identifier les quartiers de Bordeaux à travers les adresses d'immeuble retrouvées dans les registres de chaque notaire constitue, à notre avis, une contribution importante de l'emploi de ce fonds. Nous avons pu suggérer que les tonneliers portuaires participaient à la pêche baleinière au début de leur carrière, faisant jusqu'à trois voyages avant de s'installer de façon permanente dans la ville. L'attraction financière des voyages baleiniers semble donc avoir été à court terme et reliée à un projet de carrière plus global. Ce projet, partagé par d'autres gens de mer au XVI<sup>e</sup> siècle, suggère que la pêche à la baleine était moins un mode de vie qu'une étape d'histoire. Une étape, pour un capitalisme propre à l'Atlantique septentrional qui laissait déjà vers 1565 son empreinte sur l'histoire de cet espace.

## **Fonds archivistiques et collections archéologiques**

**Archives départementales de Gironde (Bordeaux).**

Fonds 3E (Fonds notarial).

Arrêts du Parlement.

**Archives départementales de Loire-Atlantique (Nantes).**

Fonds 3E (Fonds notarial).

**Archives du Musée des Arts et Traditions populaires (Paris).**

Enquêtes de D. Lailler (Loire-Inférieure, 1943), Ms 1810.1-5.

Enquêtes de G. Moinet (Vendée, 1943), Ms 1810.15.

Ferrant, Y. «Doloire de tonnelier», s.d., Ms 77.45.

**Archives municipales de Bordeaux (Bordeaux).**

BB19 (Registres de la Jurade), 1593-1595.

Auger, L. «Recherches sur les corporations et confréries d'arts et métiers de la ville de Bordeaux au XVII<sup>e</sup> & XVIII<sup>e</sup> siècles» (1884), Ms 505.

**Archives nationales du Canada (Ottawa).**

Fonds du Archivo de la Diputación de Burgos (Burgos). Fondo del Consulado de Mar y Universidad de Mercaderes. Pólizas de seguros.

**Archivo histórico de los protocolos de Guipúzcoa (Oñati).**

Fonds notarial.

**Bibliothèque municipale de Bordeaux. Fonds patrimoniaux (Bordeaux).**

«Mémoire sur plusieurs points intéressants les pilotes de la Garonne et de la Gironde, envoyé au ministre le 6 décembre 1777», Ms 1065.

**Parcs Canada, Section d'archéologie (Ottawa).**

Collection 2M (*le Machault, Restigouche*), 1760.

Collection 24M (baleinier, Red Bay), vers 1565.

Collection 27M (baleinier, Red Bay), XVI<sup>e</sup> siècle.

Collection 28M (pinasse, Red Bay), XVI<sup>e</sup> siècle.

Collection 29M (baleinier, Châteaux-Baie), XVI<sup>e</sup> siècle.

Fonds du Archivo General de la Diputación de Guipúzcoa (Tolosa).

Fonds du Archivo de la Real Chancillería (Valladolid).

**Public Records Office (Londres).**

Fonds E190 (*Port Books*).

**Texas Historical Commission (College Station).**

Collection *La Belle* (Baie de Matagorda), 1684-1686.

## Bibliographie

- Aitkin, M. *Science-based dating in archaeology*. London: Longman, 1990.
- Albion, R. *Forests and Sea Power: the Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862*. Cambridge: Harvard University Press, 1926.
- Alfonce, J. *Les voyages aventureux*. Poitiers: Pélican, 1559.
- Alfonce, J. «Le routier» (1542), in *Voyages de découverte au Canada entre les années 1534 et 1542...* Québec: Cowan, 1843.
- Allaire, B. «Le commerce des fourrures à Paris et les pelleteries d'origine canadienne en France (1500-1632)», thèse de Ph.D., Université Laval, Québec, 1995.
- Archives Historiques de la Gironde*, IX. Bordeaux: 1874.
- Archives Municipales de Bordeaux. *Registres de la Jurade, Délibérations de 1414 à 1416 et de 1420 à 1422*. Bordeaux: G. Gounouilhou, 1883.
- Ascher, R. «Analogy in archaeological interpretation», *Southwest Journal of Anthropology*, 17 (1961), pp. 317-325.
- Atlas de Bretagne*. Rennes: Université de Haute-Bretagne, 1973.
- Aufan R. et F. Thierry, *Histoire des produits résineux landais*. Arcachon: Graphica, 1990.
- Azkarate, A., J. Hernández et J. Núñez. *Balleneros vascos del siglo XVI. Estudio arqueológico y contexto histórico (Chateau Bay, Labrador)*. Victoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 1992.
- Baillie, M. *Tree-Ring Dating and Archaeology*. London: Croom Helm, 1982.
- Bakker, P. «Les noms basques de diverses espèces de baleines avant 1700», in *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve* (Paris: Éditions du CTHS, 1995), pp. 271-282.
- Balzola, P. de. *Tablas de Correspondencia de todas las Pesas y Medidas de Guipúzcoa y las principales des extranjero con las del sistema métrico ... publicadas en 1853*. San Sebastian: Imprenta de la Provincia, 1917.
- Barennes, J. «Le quartier Saint-Michel», *Revue philomathématique de Bordeaux et du Sud-Ouest* (Bordeaux, 1912).
- Barker, R. «What Fernando Oliveira did not say about cork oaks», *Proceedings of the VIII Reunion of the Nautical History Society, Aveiro, September 13-19, 1998* (Lisbonne: Ars Nautica, 1999), sous presse.

- Barkham, M. *Aspects of life aboard Spanish Basque ships during the 16th century with special reference to the Terranova whaling voyages*. Microfiche report 75, Ottawa: Parcs Canada, 1981.
- Barkham, M. *Report on Spanish Basque Shipbuilding, c. 1550 to 1600*. Ottawa: Parcs Canada, 1981.
- Barkham, M. «La construcción naval en Zumaia, 1560-1600», in S. Huxley (Barkham), coord., et E. Ayerbe, éd., *Itsasoa 3* (San Sebastian: ETOR, 1988), pp. 211-274.
- Barkham, S. «Aperçu de l'évolution de la pêche sur les côtes de l'Est canadien», in *L'Aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve* (Paris: Édition du CTHS, 1995), pp. 173-180.
- Barkham, S. «Building material for Canada, in 1566», *Bulletin of the Association for Preservation Technology*, 5, 4 (1973), pp. 93-94.
- Barkham, S. «Two documents written in Labrador, 1572 and 1577», *Canadian Historical Review*, 57, 2 (1976), pp. 235-238.
- Barkham, S. «Guipuzcoan Shipping in 1571 with Particular Reference to the Decline of the Transatlantic Fishing Industry», in *Anglo-American Contributions to Basque Studies: Essays in Honor of Jon Bilbao* (Reno, Desert Research Institute), 13 (1977), pp. 73-81.
- Barkham, S. «The identification of Labrador ports in Spanish 16th century documents», *Canadian Cartographer*, 14, 1 (1977), pp. 1-9.
- Barkham, S. «Burgos insurance for Basque ships: maritime policies from Spain, 1547-1592», in *Archivaria*, 11 (hiver 1980-1981), pp. 87-99.
- Barkham, S. «Documentary evidence for 16th century Basque whaling ships in the Strait of Belle Isle», in G. Storey, dir., *Early European Settlement and Exploitation in Atlantic Canada* (Saint-Jean: Memorial University of Newfoundland, 1982), pp. 53-95.
- Barkham (Huxley), S. «Los Vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713», in E. Ayerbe, dir. et S. Barkham, coord., *Itsasoa 3. Los Vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII* (San Sebastián: ETOR, 1988), pp. 26-164.
- Barkham S. et R. Grenier. «Divers find sunken Basque galleon in Labrador», *Canadian Geographic Journal*, 97, 3 (déc. 1978-jan. 1979), pp. 60-63.
- Bélanger, R. *Les Basques dans l'estuaire du Saint-Laurent, 1535-1635*. Montréal: Presses de l'Université du Québec, 1971.

- Bernard, J. «Les types de navires ibériques et leur influence sur la construction navale dans les ports du sud-ouest de la France», in *Actes du colloque international d'histoire maritime, Lisbonne* (Paris: SEVPEN, 1960).
- Bernard, J. «Le mouvement économique. Horizons nationaux et internationaux», in R. Boutrouche, dir., *Bordeaux de 1453 à 1715* (Bordeaux: SEVPEN, 1966).
- Bernard, J. *Navires et Gens de mer à Bordeaux, 1400-1500*, 3 vols. Paris: SEVPEN, 1968.
- Bernier, M.-A. *La formation du gisement de Red Bay. Rapport déposé*. Ottawa: Parcs Canada, Section d'archéologie, 1996.
- Biggar, H. *A collection of documents relating to Jacques Cartier and the Sieur De Roberval*. Ottawa: Archives publiques du Canada, 1930.
- Binford, L. *For Theory Building in Archaeology*. New York: Academic Press, 1977.
- Binford, L. «Behavioral archaeology and the "Pompeii premise"», *Journal of Anthropological Research*, 37 (1981), pp. 195-208.
- Binford, L. *Working at Archaeology* (New York: Academic Press, 1983),
- Blackmar, E. *The park and the people: a history of Central Park*. Ithaca: Cornell University Press, 1992.
- Blainville, Mointoiret de. *Traité de la Jauge universelle*. 2<sup>e</sup> édition, corrigée et augmentée par Mr Hacquet, Prêtre. Rouen: Jean-Baptiste Besongne, 1726.
- Bloch, M. *Apologie pour l'Histoire ou Métier d'historien*, 7<sup>e</sup> édition. Paris: Armand Colin, 1974.
- Borrell, P., E. Pérez Montás et C. Apestegui, dirs., *La aventura del Guadalupe*. Barcelona: Lunberg, 1997.
- Boudriot, J. *Le Navire marchand. Ancien Régime. Étude historique et monographie*. Paris: l'Auteur, 1991.
- Bourdé G. et H. Martin, *Les écoles historiques*. Paris: Seuil, 1983, réédité 1997.
- Bradley, C. *Preliminary analysis of the staved container remains recovered from the 1981 underwater excavations at Red Bay*. Ottawa: Parcs Canada, microfiche 260, s.d.
- Braudel, F., dir., *La Méditerranée. L'espace et l'histoire*. Paris: Flammarion, 1985.
- Braudel, F. *Afterthoughts on Material Civilization and Capitalism*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1977.

- Braudel, F. *Capitalism and Material Life, 1400-1800*. New York: 1972.
- Braudel, F. dir., *La Méditerranée. L'espace et l'histoire*. Paris: Flammarion, 1985.
- Braudel, F. *La Méditerranée à l'époque de Philippe II*. Paris: Armand Colin, 1949, réédité 1990.
- Braudel, F. «Extrait de la préface de *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*», in *Écrits sur l'histoire* (Paris: Flammarion, 1969), pp. 11-14.
- Braudel, F. «La mer», in F. Braudel, dir., *La Méditerranée. L'Espace et l'histoire* (Paris: Flammarion, 1985), pp. 47-80.
- Braudel, F. «La longue durée», *Annales ESC*, 4 (1958), pp. 725-753, et in *Écrits sur l'Histoire* (Paris: Flammarion, 1962), pp. 41-83.
- Bridenbaugh, C. *Vexed and troubled Englishmen*. Oxford: Clarendon, 1968.
- Brunet, R. *Manuel de tonnellerie*. Paris: J.-B. Baillière, 1948.
- Brutails, J.-A. *Recherches sur l'équivalence des anciennes mesures de la Gironde*. Bordeaux, 1912.
- Buda, B. «Le cadre de vie des Bordelais au 18<sup>e</sup> siècle à travers les inventaires après décès. L'exemple de la petite robe et des tonneliers entre 1690-1720 et 1764-1788». Mémoire de maîtrise, Université Michel-Montaigne, Bordeaux III, 1992.
- Butel, P. *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*. Paris: Perrin, 1997.
- Butel, P. *La croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*. Thèse de doctorat d'État, Sorbonne, Université de Paris I, 1973.
- Butel, P. «Charles Fieffe, commissionnaire et armateur. Contribution à l'étude du négoce bordelais sous la Révolution et l'Empire». Thèse de doctorat, Université de Bordeaux, 1967.
- Cabantous, A. *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*. Paris: Aubier, 1995.
- Cabantous, A. «Les paysans pour la mer. La société des pêcheurs (vers 1600 - vers 1850)», in M. Mollat, dir. *Histoire des pêches maritimes en France* (Toulouse: Privat, 1987), pp. 183-241.
- Cano, T. *Arte para Fabricar y Aparajar Naos*. E. Marco Dorta, éd. Séville 1611; réédité La Laguna, Tenerife: 1964.
- Carpin, G. *L'Histoire d'un mot. L'ethnonyme Canadien de 1535 à 1691*. Québec: Septentrion, 1995.



- Carrión, I. Arregui. «Los antiguos pesos y medidas guipuzcuanos», in *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geográfica*, 24 (1996), pp. 59-79.
- Casado Soto, J.L. *Los pescadores de la villa de Santander entre los siglos XVI y XVII*. Santander: l'Auteur, 1978.
- Casado Soto, J.L. *Los Barcos Españoles del Siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid: San Martín, 1988.
- Chaunu, P. *Séville et l'Amérique aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles*. Paris: Flammarion, 1977.
- Chevrier, D. «Le partage des ressources du littoral: 2 000 à 350 ans avant aujourd'hui», in P. Frenette, dir., *Histoire de la Côte Nord* (Québec: Institute québécois de recherche sur la culture, 1996), pp. 105-134.
- Clairbois, Vial de, dir., *Encyclopédie de Panckoucke*. Paris: Panckoucke, 1783-1787.
- Clarkson, B. *Proto-Industrialisation: The First Phase of Industrialisation?* London: Macmillan, 1985.
- Cocula, A.-M. «Du tonneau à la bouteille: métrologie et commerce», in B. Garnier, J.-Cl. Hocquet et D. Woronoff, dirs., *Introduction à la métrologie historique* (Paris: Économica, 1989), pp. 263-284.
- Coles, J. «Ancient woodworking techniques: the implications for archaeology», in S. McGrail, dir., *Woodworking techniques before A.D. 1500* (BAR International Series 129, Oxford: 1982), pp. 349-356.
- Craeybeckx, J. *Un grand commerce d'importation: Les vins de France aux anciens Pays-Bas (XIII<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle)*. Paris: SEVPEN, 1958.
- Crouzet, F., dir., *Le Négoce international. XIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*. Paris: Economica, 1989.
- Crouzet, F. «Le commerce de Bordeaux» in Fr.-G. Pariset, *Bordeaux au XVIII<sup>e</sup> siècle* (Bordeaux: SEVPEN, 1968), pp. 246-248.
- Crumlin-Pedersen, O. «Aspects of wood technology in medieval shipbuilding», in O. Crumlin-Pedersen et M. Vinner, dirs., *Sailing into the Past: Proceedings of the International Seminar on Replicas and Medieval Vessels, Roskilde, 1986* (Roskilde: Viking Ship Museum, 1987), pp. 138-149.
- Daehne, P. *Der Holzbauch: Eine Faszinierende Fass-Fibel für fröhliche Gesellen*. Berlin, Leipzig: W. Vobach, 1930.

- De Lespinasse, *Les métiers et corporations de la ville de Paris*, vol. 1: *Ordonnances générales XIV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*. Paris: 1886.
- Dechéne, L. *Habitants et marchands de Montréal au XVII<sup>e</sup> siècle*. Paris: Plon, 1974; 2<sup>e</sup> édition, Montréal: Boréal, 1988.
- Deetz, J. *In small things forgotten: the archaeology of early American life*. New York: Anchor, 1977.
- Dendalotxe, C. «El islote vasco», in X. Otero, dir., *Euskal Herria. Esentziak*. (Arraioa: Txoria Errekan, 1997), pp. 18-19.
- Devèze, M. *La vie des forêts françaises au début du XVI<sup>e</sup> siècle*. Paris: SEVPEN, 1961.
- Deyon, P. «L'enjeu des discussions autour du concept de *proto-industrialisation*», *Revue du Nord*, 61, 240 (1979), pp. 9-15.
- Deyon, P. «Premier bilan et perspectives pour un congrès», *Revue du Nord*, 63, 248 (1981), pp. 5-10.
- Diderot, H. *Encyclopédie de Diderot et d'Alembert*. Paris: 1763.
- Dietz, B., éd. *The Port and Trade of Early Elizabethan London*. London: London Record Society, 1972.
- Dion, R. *Histoire de la vigne et du vin en France des origines au XIX<sup>e</sup> siècle*. Paris: Flammarion, 1959.
- Dolet, Etienne. *La manière de bien traduire...* Lyon: 1540.
- Doursther, H. *Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes, contenant des tables des monnaies de tous les pays*. Bruxelles, 1840; réédité Amsterdam: Meridian, 1965.
- Duhamel du Monceau, M. *Traité général des pesches*. Paris: Soillant et Nyon, V<sup>e</sup> Desaint, 1777.
- Egaña Goya, M. *Toponimia vasca en Terranova y Labrador*. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 1992.
- Egaña Goya, M. «Basque toponymy in Canada», *Onomastica Canadiana*, 74, 2 (1992), pp. 53-73.
- Epstein, R. *Takings: private property and the power of the ancient domain*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1985.
- Escalante de Mendoza, J. *Itinerario* (Sevilla, 1575), in C. Fernández Duro, *Disquisitiones náuticas*, vol. 5. (Madrid: 1895), pp. 413-515.

- Estienne, Ch. *L'agriculture rustique de MM Charles Estienne et Jean Liebault, avec ... la fabrique et usage de la jauge*. Paris: de la Vigne, 1640.
- Firth, F. dir., *The Coopers' Company: Records, 1396-1848*. London: 1848.
- Fletcher, R. «Time perspectivism, *Annales*, and the potential of archaeology», in A.B. Knapp, dir., *Archaeology, Annales, and Ethnohistory* (Cambridge: Cambridge University Press, 1992), pp. 35-49.
- Fougeroux de Bondaroy, A. «L'art du tonnelier», in *Descriptions des arts et métiers*. Paris, 1763; réédité Genève: Skatline Reprints, 1984.
- Freire Costa, L. *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI par a Rota do Cabo*. Cascais: Patrimonia Historica, 1997.
- Fruhauf, Ch. *Forêt et société. De la forêt paysanne à la forêt capitaliste en pays de Sault sous l'ancien régime (vers 1670-1791)*. Paris: Éditions du CNRS, 1980.
- Galdacano y Artiñano, G. de. *La arquitectura Naval Española (en madera)*. Madrid: el Autor, 1920.
- Gallinato, B. *Les corporations à Bordeaux à la fin de l'ancien régime*. Talence: Presses Universitaires de Bordeaux, 1992.
- Garcia de la Torre, F. *Estudio historico-artístico de la Hermandad de Gremio de Toneleros de Sevilla (La Carretería)*. Séville: Patronato Ricardo Canta Leal del Consejo General de Hermandades y Cofradías de la Ciudad de Sevilla, 1979.
- Gastañeta Yturribalzaga, A. *Arte de Fabricar Reales (1680)*, 2 vols. Barcelona: Lunewerg, 1992.
- Gaston, J. *La communauté des notaires de Bordeaux (1520-1791)*. Toulouse: Presses Universitaires du Mirail, 1991.
- Gaufreteau, Jean de. *Chronique Bordeloise (1578)*. Bordeaux: 1872.
- Gilles, B. «Prolégomènes à une histoire des techniques», *Revue d'histoire des mines et de la métallurgie*, 4, 1/2 (1972), pp. 3-65.
- Glassie, H. *Folk housing in Middle Virginia: a structural analysis of historic artifacts*. Knoxville: University of Tennessee Press, 1975.
- Godolphin, J. *A View of the Admiral Jurisdiction*. London: 1661.
- Gordon, R. «Material Evidence of Manufacturing Methods Used in 'Armory Practice'», *Journal of Industrial Archaeology* 14 (1985), 1, pp. 23-36.

- Gosden, C. *Social Being and Time*. Oxford: Blackwell, 1994.
- Goyheneche, E. *Bayonne et la région Bayonnaise du XII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle*. Salamanca: Universidad del País Vasco, 1990.
- Grenier, R. «Basque Whalers in the New World: the Red Bay Wrecks», in G. Bass, dir., *Ships and Shipwrecks of the Americas* (London: Thames and Hudson, 1988), pp. 69-84.
- Grünn, H. *Fassbinder, Fassboden: Kunst und Handwerk*. Wien, München: Manutius, 1968.
- Guérout, M., E. Rieth, J.-M. Gassend, *Le Navire Génois de Villefranche. Un naufrage de 1516?* Paris: CNRS, 1989.
- Guibal, F. *Analyse dendrochronologique des épaves de Red Bay (Labrador), contrat: 1632 90-173*. Marseille: Laboratoire de botanique historique et palynologie URA 1152 CNRS, Novembre 1995.
- Hacquebord, L. «Migratie, levenspatroon en habitat van de Groenlandse walvis (*Balaena Mysticetus* L. 1758) in de Atlantische Archtis in de 17de eeuw», *Lutra*, 30 (1987), pp. 123-142.
- Hacquebord, L. «Traankokerijen op de kusten van Spitsbergen; wat de historische-archeologie ons ervan leert», in L. Hacquebord et W. Vroom, dirs., *Walvisvaart in de Gouden Eeuw* (Amsterdam: de Bataafsche Leeuw, 1988), pp. 49-67.
- Hakluyt, R. *The principall navigations*. Londres, 1599.
- Hall H. et F.J. Nicholas, dirs., «Select tracts and table books relating to English weights and measures (1100-1742)», in *Camden Miscellany*, vol. 15 (London: Camden Society, 1929).
- Harrisse, H. *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve*. Paris: Welter, 1900.
- Hening, W.W. *Statutes at large, being a collection of all the laws of Virginia from the First Session of the Legislature, in the Year 1619*. New York: 1823.
- Hiéret, J.-P. *Outils des Vignerons et Tonneliers du Bordelais*. Talence: Presses Universitaires de Bordeaux, 1992.
- Hocquet, J.-Cl. *La métrologie historique*. Paris: Presses universitaires de France, 1995.
- Hodder, I. *Symbolic and Structural Archaeology*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982.
- Huetz de Lempis, Ch. *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*. Paris: Mouton, 1975.

- Hulst, R. «Casks as a Packing Material: An Archaeological Typology and a Historical Reconstruction», in J. Gawronski, dir., *Annual Report of the VOC-Ship "Amsterdam" Foundation 1986* (Amsterdam: VOC-Ship "Amsterdam" Foundation, 1987), pp. 73-85.
- Innis, H. «The rise and fall of the Spanish fishery in Newfoundland», *Royal Society of Canada, Proceedings and Transactions*, 3<sup>e</sup> série, 25, 11 (1931), pp. 51-70.
- Johnson, M. *An archaeology of capitalism*. Oxford: Blackwell, 1996.
- Jourdain, Decrusy et M. Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu'à la révolution de 1789*, 29 vols. Paris: Bélin-le-Prieur, 1821-1833.
- Keith C. et G. Knight, «Identification of wood samples from the Parks Canada underwater archaeological project at Red Bay, Labrador» (Ottawa: Forintek Canada Corp., 1979), in L. Ross, *Sixteenth-Century Spanish Basque Coopering Technology: A Report on the Staved Containers Found on the wreck of the whaling galleon San Juan sunk in Red Bay (Labrador), AD 1565* (Ottawa: Parcs Canada, 1980), pp. 268-272.
- Keppler, J. *Nova stereometria doliorum vinariorum*. Linz: Plancus, 1615. Réédité dans F. Hammer, dir., *Johannes Kepler. Gesammelte Werke*, vol. 9. Munich: Beck'sche, 1960..
- Kerhervé, J. *L'État breton aux 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> siècles*. Paris: Maloine, 1987.
- Kerridge, E. *Textile manufactures in early modern England*. Manchester: Manchester University Press, 1985.
- Kilby, K. *The Cooper's Craft*. London: John Baker, 1971.
- Killing, S. *The Red Bay vessel. A research project undertaken for Canadian Parks Service*. Midland, Ontario: Steve Killing Yacht Design, Inc., 1992.
- Kindler, H. *Der Handwerksberuf des Böttchlers und Küfers*. Bremen-Horn: W. Dorn, 1949.
- Knapp, A.B., dir. *Archaeology, Annales, and Ethnohistory*. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.
- la Morandière, C. de. *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, 3 vols. Paris: 1962-1966.
- la S., M. de. «Les charpentiers et tonneliers de Bordeaux au XVI<sup>e</sup> siècle», *L'Intermédiaire des chercheurs et curieux* (20-30 juin 1923), col. 529.
- La Court, G. de. *La Fabrique et usage de la jauge ou diapason, qui est l'instrument avec lequel on examine la grandeur et capacité des tonneaux et vaisseaux circulaires*. Lyon: Michel, 1567.

- Laberge, A. *La Scouine*. Montréal: Quinzes, 1981.
- Lalande, D. «Archaeological excavations at Bon-Désir: Basque presence in the St. Lawrence estuary», *Northeast Historical Archaeology*, 18 (1989), pp. 10-28.
- Lane, F.C. «Tonnages, Medieval and Modern», *Economic History Review*, ser. 2, 17 (1964), pp. 213-233.
- Langhans, F.-P. *As Corporações dos Ofícios Mecânicos. Subsídios para a sua História*, 2 vols. Lisbonne: Imprensa Nacional, 1946.
- Laroche, D. «La protection des bois et l'étanchéification finale du navire» (rapport déposé, Ottawa: Parcs Canada, 1992), 17 pp.
- Lavery, B. *The Royal Navy's First Invincible, 1744-1758. The Ship, the wreck, and the recovery*. Portsmouth: Invincible Conservations, 1988.
- Legros, E. «La tonnellerie à la main à Huy», *Enquêtes du Musée de la vie wallonne* 26 (Liège, 1949), V, pp. 55-56.
- Leone M. et P. Potter, dirs., *The recovery of meaning. Historical archaeology in the eastern United States*. Washington: Smithsonian Institution Press, 1988.
- Levi, G. *Le Pouvoir au village. Histoire d'un exorciste dans le Piémont du XVII<sup>e</sup> siècle*. Paris: Gallimard, 1989.
- Libell of Englishe Policye, exhorting all England to keepe the sea, and namely the narrowe sea* (1436). Réédité dans R. Hakluyt, *The principall navigations*, 1599 et Oxford: Clarendon, 1926.
- Litwin, J. «'The copper wreck'. The wreck of a medieval ship raised by the Central Maritime Museum in Gdańsk, Poland», *International Journal of Nautical Archaeology*, 9, 3 (1980), pp. 217-225.
- Loewen, B. *The small boats found at Red Bay (Labrador). Archaeology and history*. Rapport déposé. Ottawa: Parcs Canada, 1996.
- Loewen, B. *The Red Bay ship and Biscayan shipbuilding in the 16th century*. Rapport déposé, Ottawa: Parcs Canada, 1995.
- Lundmark, L. «The historian's time», *Time and Society*, 2, 1 (1993), pp. 61-74.
- Macpherson, C.B. *Property, mainstream and critical positions*. Toronto: University of Toronto Press, 1978.

- Malvezin, T. *Histoire du commerce de Bordeaux*, 2 vols. Bordeaux: 1898.
- Marcil, E. *Les tonneliers du Québec*. Ottawa: National Museum of Man, 1983.
- Marcil, E. «The Tools of the Quebec Cooper, 1684-1752», *Tools and Trades* 1 (1983): 49-74.
- Martin, «Aperçu historique sur la barrique bordelaise», *Archives historiques de la Gironde*, 47 (1912), pp. 428-430.
- McDonald, W., dir. *Atlas of the Climatic Charts of the Oceans*. Washington: U.S. Department of Agriculture, 1938.
- Mendels, F. «Les temps de l'industrie et les temps de l'agriculture. Logique d'une analyse régionale de la proto-industrialisation», *Revue du Nord*, 63, 248 (1981), pp. 21-34;
- Mendels, F. «Protoindustrialisation. The first phase of the industrialisation process», *Journal of Economic History* (1972), pp. 241-261,
- Meskens, A. «Wine gauging in late 16th- and early 17th-century Antwerp», *Historia Mathematica*, 21 (1994), pp. 121-147.
- Mollat, M., dir. *Histoire des pêches maritimes en France*. Toulouse: Privat, 1987.
- Mollat du Jourdin M. et F. Chillaud-Toutée, «Le Livre des Faiz de la marine et navigaiges d'Antoine de Conflans, v. 1516-1520», in *Actes du 107<sup>e</sup> Congrès national des Sociétés savantes, Brest, 1982* (Paris, 1984), pp. 9-44.
- Mollat, M. *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique, LX<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle*. Paris: Hachette, 1983.
- Mollat, M. *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*. Paris: Plon, 1952.
- Mollat, M. *Comptabilité du port de Dieppe au XV<sup>e</sup> siècle*. Paris: SEVPEN, 1951.
- Morineau, M. *Jauges et methodes de jaugeage anciennes et modernes*. Paris: Cahiers des Annales no. 24, 1966.
- Myles, V. *Artifacts from the 17th-century wreck of the Sapphire, Bay Bulls, Newfoundland*. Ottawa: Parcs Canada, 1992.
- Myles, V. «Artifacts of the Sapphire», *Canadian Collector*, 20, 2 (1985), pp. 34-36.
- Niellon F. et A. McGain. *La station baleinière basque de la baie du Milieu: recherche archéologique 1987 sur le site EiBi-10*. Québec: Municipalité de la Côte-Nord du Golfe Saint-Laurent, 1987.

- Niellon, F. «Du territoire autochtone au territoire partagé: le Labrador, 1650-1830», in P. Frenette, dir., *Histoire de la Côte Nord* (Québec: Institute québécois de recherche sur la culture, 1996), pp. 135-173.
- Oertling, Th. «The few remaining clues...», in J.B. Arnold, ed., *Underwater Archaeology Proceedings from the Society for Historical Archaeology Conference*, Baltimore, 1989, pp. 100-103.
- Oliveira, F. *Livro da fabrica das naos (1570)*. Lisbonne: Academia de Marinha, 1991.
- Orser, C. *A Historical Archaeology of the Modern World* (New York: Plenum, 1996).
- Otero X. et P. Yoldi, *Martiartu. Kupelgileak. Toneleros. Tonneliers*. Iruña-Pamplona: Txorria Errekan, 1987.
- Panshin A. et C. de Zeeuw, *Textbook of Wood Technology*, 3<sup>e</sup> éd. Toronto: McGraw-Hill, 1970.
- Pariset, Fr.-G. avec la collaboration de P. Bécamps, Fr. Crouzet, L. Desgraves, R. Pijassou et J.-P. Poussou. *Bordeaux au XVIIIe siècle*. Bordeaux: SEVPEN, 1968.
- Paulin-Désormeaux, H. Ott, W. Maigne. *Nouveau manuel complet du tonnelier et du jaugeage*. Paris: Mulo, 1874, 1897.
- Peacock D. et D. Williams. *Amphorae and the Roman economy: an introductory guide*. London, New York: Longmans, 1986.
- Phillips, J. «On Making Plantations of Osiers», *Repertory of Arts and Manufactures*, XI (1799), pp. 25-38.
- Picot-Bermond, E. «Sur quelques marques de marchands au XVI<sup>e</sup> siècle d'après les archives notariales bordelaises», *Revue Archéologique de Bordeaux*, 81 (1990), pp. 181-184.
- Pirenne, H. *Les villes du Moyen Âge*. Paris: Presses universitaires françaises, 1971.
- Pope, P. «The South Avalon Planters, 1630 to 1700: Residence, labour, demand and exchange in seventeenth-century Newfoundland». Thèse de doctorat, Histoire, Memorial University of Newfoundland, 1992.
- Poussou, J.-P. *Bordeaux et le Sud-Ouest au XVIII<sup>e</sup> siècle. Croissance économique et attraction urbaine*. Paris: Jean Touzot, 1983.
- Proulx, J.-P. *La pêche à la baleine dans l'Atlantique Nord jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle*. Ottawa: Parcs Canada, 1986.



- Proulx, J.-P. *La Basques et la pêche à la baleine au Labrador au XVI<sup>e</sup> siècle. Baliak! Baliak!* Rapport déposé, 132 pp. Ottawa: Parcs Canada, 1995.
- Proulx, J.-P. *La pêche à la baleine des Basques au Labrador par les textes, 1550-1600* Rapport déposé, 240 pp. Ottawa: Parcs Canada, 1995.
- Proulx, J.-P. *Les Basques et la pêche de la baleine au Labrador au XVI<sup>e</sup> siècle.* Ottawa: Parcs Canada, 1993.
- Proulx, J.-P. «Essai sur la jauge des navires basques au XVI<sup>e</sup> siècle», in *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, Actes du 118<sup>e</sup> congrès national annuel des sociétés historiques et scientifiques, Pau, octobre 1993 (Paris: Éditions du CTHS, 1995), pp. 115-124.
- Pulido Rubio, J. *El piloto mayor de la casa de contratacion de Sevilla.* Seville: 1950
- R. Barker, M. Elbl, L. Freire Costa, D. Lakey et B. Loewen, «Selected documents on gauging ship's tonnage, 1320-1570», 108 pp.. Manuscrit inédit, 1995.
- Rabelais, F. *Le Quart Livre.* Lyon, 1548 et Paris, 1552; Paris: Centre National du Livre, 1994.
- Rancière, J. *Les mots de l'histoire. Essai de poétique du savoir.* Paris: Seuil, 1992.
- Reisch, G. *Margarita filosofica.* Freiburg: 1503.
- Renard, A. *La tonnellerie à la portée de tous.* Paris: Malfère, 1921.
- Renouard, Y. «La capacité du tonneau bordelais au Moyen-Age», *Annales du Midi*, 1953, pp. 395-403.
- Renouard, Y. «Recherches complémentaires sur la capacité du tonneau bordelais au Moyen-Age», *Annales du Midi*, 1956, pp. 195-265.
- Revel, J. «Micro-analyse et construction du social», in J. Revel, dir., *Jeu d'échelles* (Paris: Gallimard, 1996), pp. 15-36.
- Rieth, É. «Construction navale à franc-bord en Méditerranée et Atlantique (XIV<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècle) et 'signatures architecturales': une première approche archéologique», in É. Rieth, dir., *Méditerranée antique. Pêche, navigation, commerce* (Paris: CTHS, 1998), pp. 177-187.
- Roborel de Climens, M. «Marques de besogne d'artisans. XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles», *Archives Historiques de la Gironde*, 33 (1896), pp. 470-483.
- Ross, L. *Sixteenth-Century Spanish Basque Coopering Technology: A Report on the Staved Containers Found on the wreck of the whaling galleon San Juan sunk in Red Bay (Labrador), AD 1565.* Ottawa: Parcs Canada, 1980.

- Rubio Serrano, J. «Métodos de arqueo en el siglo XVI», *Revista de Historia Naval* 6, 24 (1989), pp. 29-70.
- Rule, M. *The Mary Rose: The Excavation and Raising of Henry VIII's Flagship*. London: Conway, 1982.
- Salaman, R. *Dictionary of Woodworking Tools*, éd. rév. London: Unwin Hyman, 1989.
- Sauer, A. «Das Seebuch». *Das älteste erhaltene Seehandbuch und de spätmittelalterliche Navigation in Nordwesteuropa*. Bremen: Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1996.
- Savary de Bruslons, J. *Dictionnaire universel de commerce*. Genève: Cramer et Philibert, 1742.
- Schiffer, M. *Behavioral Archaeology*. New York: Academic Press, 1976.
- Schiffer, M. «Toward the identification of formation processes», *American Antiquity*, 48 (1983), pp. 675-706.
- Schiffer, M. «Is there a "Pompeii premise" in archaeology?», *Journal of Anthropological Archaeology*, 41 (1985), pp. 18-41.
- Schiffer, M. *Formation Processes of the Archaeological Record*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 1987.
- Schiffer, M. «Formation processes of broken K Pueblo: some hypotheses», in R. Leonard, G. Jones, *Quantifying Diversity in Archaeology* (Cambridge: Cambridge University Press, 1989), pp. 37-58.
- Schnapp, A. «Archéologie», in F. Bédarida, dir., *L'Histoire et le métier d'historien en France, 1945-1995* (Paris: Éditions de la Maison des Sciences, 1995), pp. 255-269.
- Shackelford, K. «The Casks from Cork», *Historic Trades*, 1 (Williamsburg: Colonial Williamsburg, 1988), pp. 38-51.
- Siegan, B. *Property and Freedom: the constitution, the courts and land-use regulation*. New Brunswick, N.J.: Transaction, 1997.
- Smith, A. *The Wealth of Nations*. Londres, 1776; réédité New York: 1909.
- Smith, M. «Braudel's temporal rythms and chronology theory in archaeology» in A.B. Knapp, dir., *Archaeology, Annales, and Ethnohistory* (Cambridge: Cambridge University Press, 1992), pp. 23-34.
- Sosson, J.-P. «La structure sociale de la corporation médiévale: l'exemple des tonneliers de Bruges de 1350 à 1500», *Revue Belge de philologie de l'Histoire* 44 (1966), pp. 457-478.

- South, S. *et al.*, *Artifacts from Santa Elena*. Columbia: University of South Carolina, 1988.
- Spry, I. «The tragedy of the loss of the commons in western Canada», in I. Getty et A. Lussier, dirs., *As long as the sun shines and the water flows* (Vancouver: University of British Columbia Press, 1983), pp. 203-228.
- Statutes at Large from the Magna Carta to the end of the Reign of King Henry the Sixth*. London: Baskett, 1769.
- Stevens, W. *Archaeological excavations at Fortress of Louisbourg, 1975-76*. Ottawa: Parcs Canada manuscrit 396, 1977-1979.
- Stromer, U. *Püchel von mein geslecht und von abentewr* (vers 1390), éd. L. Kurras. Bonn: Deutscher Papierfabriken, 1990.
- Tanguy, J. *Le commerce nantais à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et au début du XVII<sup>e</sup>*, 2 vols. Thèse de 3<sup>e</sup> cycle, université de Nantes, 1956.
- Tanguy, J. *Le commerce du Port de Nantes au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle*. Paris: Colin, 1956.
- Tanguy, J. *Quand la toile va...* Rennes: Apogée, 1994.
- Taransaud, J. *Le livre de la tonnellerie*. Paris: la Roue à livres, 1976.
- Thorndyke, L. «*Visierkunst, Ars visorandi, or Stereometry*», *Isis* 40 (1949), pp. 106-107.
- Trigger, B. *A history of archaeological thought*. Cambridge: University of Cambridge Press, 1989.
- Trocme E. et M. Delafosse, *Le commerce Rochelais de la fin de XV<sup>e</sup> siècle au début du XVII<sup>e</sup>*. Paris: Armand Colin, 1952.
- Trudel, M. *Histoire de la Nouvelle France*. Montréal: Fidès, 1979.
- Trudel, M. «Cartier, Jacques», *Dictionnaire bibliographique du Canada*, vol. I (Québec: Presses de l'Université Laval, 1966), pp. 171-177.
- Tuck J. et R. Grenier, «A 16th century Basque whaling station in Labrador», *Scientific American*, 245, 5 (1981), pp. 180-190.
- Tuck, J. «1984 Excavations at Red Bay, Labrador», *Archaeology in Newfoundland and Labrador*, 5 (1984), pp. 224-247.
- Tuck, J. «Excavations at Red Bay, Labrador, 1985», *Archaeology in Newfoundland and Labrador*, 6 (1985), pp. 150-158.

- Tuck, J. «Unearthing Red Bay's Whaling History», *National Geographic*, 168, 1 (1985), pp. 50-57.
- Turgeon, L. «Pêcheurs basques et Indiens des côtes du Saint-Laurent au XVI<sup>e</sup> siècle. Perspectives de recherches», *Études canadiennes*, 13 (1982), pp. 9-14.
- Turgeon, L. «Pour redécouvrir notre 16<sup>e</sup> siècle: les pêches à Terre-Neuve d'après les archives notariales de Bordeaux», in *Revue d'Histoire de l'Amérique française*, 39, 4 (1986), pp. 523-549.
- Turgeon L. «Le temps des pêches lointaines. Permanences et transformations (vers 1500 - vers 1850)», in M. Mollat, dir., *Histoire des pêches maritimes en France* (Toulouse: Privat, 1987), pp. 133-181.
- Turgeon, L. «Sur la piste des pêcheurs basques: la redécouverte de notre XVI<sup>e</sup> siècle», in *Interface* 12, 5 (sept.-oct. 1991), pp. 12-18.
- Turgeon, L. «Français et Basque dans le golfe et l'estuaire de Saint-Laurent au XVI<sup>e</sup> siècle: de la pêche à la traite», *L'Euskarien*, 14, 2 (1992), pp. 45-58.
- Turgeon, L. «Pêcheurs basques du Labourd dans le golfe et l'estuaire du Saint-Laurent au XVI<sup>e</sup> siècle», *L'Aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve* (Paris: Éditions du CTHS, 1995), pp. 213-234.
- Turgeon, L. *Inventaire informatisé des actes notariés de Bordeaux relatifs au Canada, année 1564-1565*. Instrument de recherche. Ottawa: Archives nationales du Canada, s.d.
- Turgeon L. et D. Dickner, «Contraintes et choix alimentaires d'un groupe d'appartenance: les marins-pêcheurs à Terre-Neuve au XVI<sup>e</sup> siècle», in *Canadian Folklore Folklore Canadien*, 12, 2 (1990), pp. 53-68.
- Turner, F.J. *The frontier in American history*. New York: Holt, 1920.
- Ulbert, G. «Römischer Holzfässer aus Regensburg», *Bayerische Vorgeschichtsblatt* 24 (1959), pp. 6-29
- Underhill, R. *The Woodwright's Workbook*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1986.
- Unger, R. *Dutch Shipbuilding before 1700*. Amsterdam: van Gorcum, 1978.
- Valeri, V. «Les formes temporelles de la société. Temps chronologique et temps subjectif, temps mythique et temps historique chez les Huauilu (Indonésie orientale)», in F. Piron et D. Arsenaux, dirs., *Constructions sociales du temps* (Québec: Septentrion, 1996), pp. 105-129.
- Veitia Linage, J. *Norte de la contratación de las Indias occidentales*. Madrid: 1672.

Verhoeff, J. *De oude Nederlandse maten en gewichten*, 2<sup>e</sup> édition. Amsterdam: Meertens-Instituut, 1983.

Villareal de Berriz, P.B. *Maquinas hydraulicas de molinos, y herrerias y gobierno de los arboles y montes de Viscaya*. Madrid: Antonio Marin, 1736; réédité. San Sebastian: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1973.

Vincent, M. «Ancient whaler», in *Canadian Geographic*, 188, 7 (1998), pp. 55-57.

Zimmermann, J.-R. *Les compagnons de métiers à Strasbourg*. Strasbourg: 1971.

Annexe A. Essences de bois identifiées dans la futaille de Red Bay (d'après L. Ross)		
Essence de bois	Contenant	Éléments
Chêne ( <i>Quercus sp.</i> )	<i>barricas</i>	douves fonçailles bondes «peignes» bouchons de trou d'aération
	<i>media barrica</i>	douves
	<i>quartos</i>	fonçailles
	«bever cask»	fonçailles
	tub ( <i>barrica</i> écourtée)	douves
	«small mess kit»	douves
Hêtre ( <i>Fagus sp.</i> )	<i>barricas</i>	douves fonçailles «peignes»
	<i>media barrica</i>	douves
	<i>quartos</i>	douves fonçailles
	«bever cask»	douves
	«tub» ( <i>quarto</i> écourté)	douves
Liège ( <i>Quercus suber</i> )	<i>barricas</i>	bondes bouchons de trou d'aération
Aulne ( <i>Alnus sp.</i> )	<i>barricas</i>	cercles chevilles de barre «épinettes»
Saule ( <i>Salix sp.</i> )	<i>barricas</i>	ligatures de cercle bondes bouchons de trou d'aération «épinettes»
Orme ( <i>Ulmus sp.</i> )	<i>barricas</i>	«épinettes»

**Annexe B. Inventaires après décès de tonneliers à Bordeaux vers 1565 (extraits).**

**1. ADG, 3E 11183, s.f. (R. Soteau, 27 juillet 1565). Inventaire après décès de Guilhem de Lhomme, sergent ordinaire de Bordeaux, rue du Casse (4 folios).**

«Dans une pièce de la maison -  
 deux barriques vieilles et déffonssées par l'un bout,  
 deux segnes,  
 troys tailhefons,  
 troys chevis,  
 troys daudez tant grands que petitz,  
 une bedille,  
 ung grand compas,  
 troys petitz compas,  
 deux jasses,  
 ung rabot,  
 deux ruilles,  
 une hache,  
 cinq serpes,  
 deux petitz marteaux de fer,  
 ung couteau segne,  
 troys manes,  
 une picque,  
 ung banc a usage de cherpentier,  
 cinq dolhs tant grands que petitz a estoller bonne,  
 ung dolh a carque,  
 une rodde a serrer barricque avec son cable

Dans le chai de la maison -  
 une pippe vieille vyde,  
 une barricque de vin,  
 sept barricques vydes vieilles,  
 troys quars vyde et vieulx,  
 sept tiers vieulx et vyde,  
 six petitz barricotz vieulx vydes,  
 ung charme de boys,  
 une barricque dans laquelle ya deux muy quart de sel,  
 deux feys de banc [?],  
 deux pieces de boys de sorbet,  
 ung emphond de boys,  
 une petite cuilher en boys,  
 deux palles de boys,  
 vingt troys pieces de douelles et fons de carque,  
 une barre de fer,  
 vingt sept pieces de grand douelles de cinq piedz de long ou environ...»

**2. ADG, 3E 6020, s.f. (F. Faure, 23 avril 1566). Inventaire après décès de Jehan Roy, laboureur et vigneron habitant «en la palu de Bourdeaux» (3 folios).**

«Premierement a este trouue dans ledit bourdieu -

une banque telle quelle,

plus ung banc tournyer tel quel,

plus ung veyrmier fait de tables tel quel,

plus une maudussane [?] telle quelle,

plus une bedille telle quelle,

plus une ruelle et ung rabot d'estat de charpentier tel quel,

plus une tierce de barricque vyde telle quelle,

plus ung chen [*chien*] et ung dabidet de fere aussy d'estat de charpentier,

plus une asse a rougner barricques et une autre petite asse le tout de fer avec leur manche de boys,

plus ung clavet et ung tirefons le tout en fer,

plus ung tailleffons ung compas et deux paires de segnes le tout tel quel,

plus deux bancs pour l'estat de charpentier dont ladite veufve a dit en y avoir ung chez François

Gaultier demeurant au bourg des Chartreux dudit Bourdeaux...»

**3. ADG, 3E 6020, s.f. (F. Faure, 28 mai 1566). Inventaire après décès de Jehannot de Bourg, charpentier de barriques de Bordeaux, à la requête de son frère, Arnault de Bourg (aussy charpentier de barriques). Témoins sont Matherin Raymond et Georges de la Place, charpentiers de barriques. (3 folios)**

«En certaine maison size au puch de Custelles ... dans une chambre hault en derriere ladite maison -  
une griffe de fer

plus un grand bassin de cuyvre

plus ung mail de boys de charpentier,

plus ung rabot, une ruelle, avec leur fers le tout tel quel,

plus troys tailleffons,

plus une hasse de fer,

plus ung compas d'estat de charpentier,

plus ung fer de blanc,

plus ung clavet, ung tireffons le tout de fer,

plus une dayne [*days ?*] avec son faux pomereau de rougne,

plus ung couteau segne avec sez manches de boys et ung autre aussy de fer [et] ses manches,

Plus au chay du bas de ladite maison c'este trouue -

ung banc de charpentier de barricques tel quel,

plus une mole a esmoler peaux [?] de charpentiers telle quelle,

plus cinq barricques une tierce le tout vyde telles quelles,

plus une sayre telle quelle...»



**4. ADG, 3E 6020, s.f. (F. Faure, 31 août 1568). Inventaire après décès des biens de Perrin de Brane, en son vivant charpentier de barriques de Bordeaux, à la requête d'Yzabeau Veneud sa veuve. La maison où il est mort est dans la rue de Peugues, paroisse Saint-Rémy.**

«Dans la chambre du devant ladite maison encore c'este trouve -  
...deux payres de seyres servant a estat de charpentier telles quelles,  
plus deux astes [*asses*] l'une grande et l'autre petite telles quelles,  
plus ung cantheau seyre,  
plus une gibelyne [*gibélet ?*] telle quelle.

Et au chay du bas ladite maison s'est trouve -  
Premierement deux bancs chacun ayant leur fer servant a estat de charpentier,  
plus deux cubes telles quelles escoullant scavoir l'une ung tonneau et l'autre troys barriques,  
plus une pippe et deux barricotz le tout tel quel,  
plus quatre barriques telles quelles,  
plus quinze pieces de fust neufves basties parellement chacune de quatre sercles sauf d'une qui est liee  
entierement sans avoir fons d'ung bout ny d'autre dont y a dicelle huit tiers,  
plus une meule servant esguiser feremens de charpentier et a l'usage de l'estat dicelle.

Plus dans ung barricot long estant aupres la grand' porte du devant ladite rue de Pugues de ladite  
maison sus mentionnee c'est trouve - [...]  
plus cinq compas tant grans que petitz,  
plus troys barres de fer,  
plus deux compas de cube l'ung grand et l'autre petit,  
plus deux haches servant a arrimer navyres,  
plus troys asses deux grandes et l'une petite,  
plus une garloppe [*varlope*] et ung feuilletet [*feuillet ?*],  
plus troys rybotz,  
plus troys chanes ung dabydet [*davier*],  
plus une ruelle ung bonnet,  
plus une bedille [*vrille*] ung taillefons,  
plus ung couteau a deux manches et ung marteau,  
plus deux fers a ruelle ung contrefer,  
plus ung pic ung compas de fer,  
plus ung taillefons, une durbedyne [*enbedyne ?*],  
plus une marre, ung bedeuchet, une fergrade et deux roingnedeyes [*rogne-dais*] le tout estant et servant  
a estat et usaige de charpentier de barriques,  
plus une picque et une armynete [*herminette*] de fer le tout...  
plus aussy autre ruelle, une sarpe, ung tour de meule aussy servant a estat de charpenter.»

**5. ADG, 3 E 6020, s.f. (F. Faure, 20 juin 1569). Inventaire après décès de Guilhem Hosten, charpentier de barriques, rue de Médoc, paroisse Saint-Rémy de Bordeaux. Les biens trouvés dans la maison, le chai et la maison de côté sont inventoriés à la requête de la veuve. Témoins sont Jehan de Lagondey, couvretier et bourgeois de Bordeaux, Henri Baconnes, Peyrot Chappellier charpentier de barriques, et Eyquien Gars charpentier de barriques de Blancqueffort.**

«Plus quatre milliers de visme mys en torches liees telz quelz audevant la premiere chambre de ladite maison trenee

plus une harquebouze a la serpentyne telle quelle avec ses fourroymens telz quelz,

plus une espee et daget telle quelle,

plus ung payre de \_audriets [?] de fer,

plus cinq tailleffons telz quelz,

plus deux faraines,

plus troys asses,

plus une ruelle,

plus ung rabot,

plus deux fers de banc,

plus deux haches,

plus troys payres de seyres,

plus une bedille,

ung compas,

plus quatre barres de fer le tout tel quel servant a estat de charpentier

Et dans autre chambre de ladite maison au hault dicelle c'est trouve -

deux chiens l'ung grand et l'autre petit,

plus ung dabulen le tout servant a estat de charpentier.

Et au chay du bas de ladite maison c'est trouve ce qui s'ensuyt -

premierement vingt quatre pieces de fust tant de barricques tiers que quartz vieulx vydes le tout a racoustrer telles quelles,

plus vingt six pieces de barricques neufves a foncer,

plus vingt cinq pieces tant quartz que tiers de barricque le tout neuf les ungs a foncer et les autres fonces,

plus deux bancs de charpentier,

plus une pippe vyde telle quelle,

plus une cube escoullant deux thonneaux envyron...

plus vingt cinq fays de couldre trenees [?] aussy dans ladite maison.

Et dans autre maison illec de pres ou Henri Baconnes demeure c'est trouve le nombre de quarante

cing barricques et deux tiers le tout vydes telles quelles estan au chay du bas ladite maison,

plus ung pare de rodes servant a charrettes de cheval feriees telles quelles,

~~plus vingt cinq fays de couldre~~

plus une rode servant a estat de charpentier de barricques,

plus ung cable servant audit estat a ladite rode.

Dedans icelle armoyr [dans la maison]

Premierement un contrat d'achapt fait entre ledit Hosten achapteur et Anthoyne de Canin [?] vendeur receu par Berthet notaire royal en datte de xix d'aoust mil Vc soixante huict contant une peau de parchemin,

Plus autre contrat d'acquisition fait entre ledit feu Hosten et Pey Dugranye, receu par ledit Berthet le 19 mars 1566 contenu sur une peau de parchemin.

Plus ung contrat d'aschapt fait entre ledit feu Hosten et Marie Hosten sa seur, femme de Jehan Seurin receu par ledit Berthet le 12 juillet 1561 contenu sur une peau de parchemin.

Plus autre contrat descharge fait entre ledit feu Hosten et Augustin de Romefort receu par ledit Berthet en datte du 31 janvier 1563 contenu sur demye peau de parchemin.

Plus ung contrat d'achapt entre ledit feu Hosten et Cozmelle Hosten receu par ledit Berthet en datte du 16 mars 1566 contenu [sur] une peau de parchemin.

Plus autre contrat d'acquisition de plus value fait entre ledit feu Hosten et Matherin de Loubec [?] receu par Berthet notaire royal le 9 mars 1566 contenu sur demye peau de parchemin.

Plus autre contrat de gayaillet [?] d'entre ledit feu et Pey de la Four dit Bichon receu par ledit Berthet en 21 août 1563 contenu [sur] demye peau de parchemin.

Plus autre contrat d'acquisition d'entre ledit feu et Andre Gasc receu par Berthet notaire royal en datte de 21 février 1562 contenu sur demye peau de parchemin.

Plus autre contrat d'esperle dudit feu et Martin Arneille et autres contenus sur demye peaulx de parchemin receu par Raymond [?] notaire royal le 15 juin 1561.

Plus autre contrat d'achapt d'entre ledit feu Hostens et ledit Dugranye receu par ledit Berthet le 4 fevrier 1566 contenu sur une peau de parchemin.

Plus autre contrat d'acquisition d'entre ledit feu et Loys Gaissen receu par ledit Berthet le 24 fevrier 1562 contenu [sur] ung tiers de peau de parchemin.

Plus autre contrat d'achapt dentre ledit feu et Thomalin du Bourdieu contenu [sur] une peau de parchemin receu par de la Forquin le 11 novembre 1562.

Plus autre contrat d'achapt dentre ledit feu et Matherin de l'Homme receu par ledit Berthet le 19 mars 1561 contenu sur une peau de parchemin.

Plus ung contrat d'eschange dentre ledit feu et Pey Durat dict Chaisson receu par dedit Berthet le 9 avril 1563 contenu sur demye peau de parchemin.

Plus autre contract d'esperle entre Jacob de Bennebin escuyer et Bertrand Gasc contenu sur une peau de parchemin receu par Raymond notaire royal le 7 mai 1561 ...

Plus ung contrat obligation dudit feu Hosten [mot] et Jehan du Graney debteur receu par ledit Berthet le 1 juin 1566 contenu sur ung quart de peau de parchemin.

Plus autre contrat obligatoyre dudit feu et Pey du Graney debteur receu par ledit Berthet le 18 novembre 1564 contenu sur ung quart de peau de parchemin.

Plus autre contrat obligatoyre dudit feu et Pierre le Fanne receu par Dubois le 13 octobre 1567 contenu sur demy quart de peau de parchemin.

Plus autre contrat obligatoire dudit Hosten et Jehan de Sabazin charretier receu par ledit Berthet le 29 novembre 1562 contenu sur cinq quars de peau de parchemin.

Plus autre contrat d'acquisition d'entre ledit feu et Raymond Dumas rodier receu par Berthet le 2 novembre 1568 contenu sur ung quart de peau de parchemin.

Plus ung contrat obligatoyre d'entre ledit feu et Godin Marica debteur receu par Dubois notaire royal en datte de 30 juillet 1567 contenu sur demy quart de peau de parchemin.

Plus une cedille d'entre ledit feu et Jehan de Milleral [?] debteur en datte du 20 octobre 1565 signee Berthet notaire royal et Goudeau escepte en pappier.

- Plus une quintal d'entre ledit feu et Gailhard Rousseau signee dudit Rousseau en datte de 29 octobre 1566.
- Plus une cedille d'entre ledit feu Hosten et Gailhard Rousseau debteur signee Gailhard Russeau sans datte escepte en pappier.
- Plus autre cedille dudit feu Hosten contre Henrie Baconnes signee dudit Baconnes sans datte.
- Plus autre cedille dudit feu contre Jehan de Lagroulx signee dudit Lagroulx en datte de 2 janvier 1568 de la somme de 4 escus sol.
- Plus deux declarations de despens d'entre Pey de Rommefort et Gausset Lourdes contre Guilhem Hosten dict Coquillon [2 mots] de chesq'un declaration y a une quitans pour avoir paye et pour ledit Coquillon aussy Bordes Ronnefort et Loyne Saint de Dennes [?] le tout escepte en pappier.
- Plus une quittance de la somme de somme de soixante sols tournois receu du Peyron le 14 mars 1569.
- Plus au pied dicelle y a ung memoire de la somme de six sols tournois et ...
- Plus et tous memoires au pied d'une declaration de cotance [?] sans de de.. que ledit feu a fait.  
franz per ledit feu Coquillon [?]
- Plus ung petit livre couvert de parchemin contenant memoires de debtes et fournitures.
- Dans autre livre aussy couvert de parchemin contenant quittances.
- Plus les lettres de bourgeoisie dudit feu signees Richon en datte du 31 juillet 1563...»

### Annexe C. Pièces diverses

**6. ADG, 3E 1372, n.f. (A. Berthet), 6 août 1564. Contrat d'apprentissage de Francoys de Saint Olayry, fils de Lysole Constans et frere de Marsault de Saint Olary, auprès de Jehan de Ressay, maître charpentier de barriques de la paroisse de Saint-Rémy de Bordeaux.**

Pers[onnelleme]nt estably Jehan de Ressay, m[aitr]e charpentier de barriques demeurant en la paroisse Saint Remy lequel aux jourdhuy prend pour apprentif et pour apprendre du son estat de charpentier de barriques, Francoys de Saint Olayry filz de Lysole Constans et Marsault de Saint Olary frere du dudit Francoys lesquels du leur bon gre et volonte on promys bailler et payer audit Derissy charpentier susdit pour raison dudit apprentissage, Scavoynr est: le nombre et quantite de douze bolz de bled froment [troys barrique de vin et troys quartiers de lard] bon bled pur et net, Et a ledit Deressy promys icilluy Francoys, apprendre durant le temps et espace de cinq ans a commencer a la fin du moys [davryl] et finissant a mesme jour et sera la ladite Lisole et ledit Marsault ses mere et frere leurs bailler et payer le susdit ble vin et lard audit Deressy dans troys ans, Scavoynr est chacun an quatre bolz de bled une barrique de vin et un quartier de lard et au commencement de ch[acune] une chacune annee durant lesquelles troys annees ladite Lysole mere a promys et sera tenue chausser et vestir ledit Francoys dabillemens propres a son estat pour lesdites troys annees seulement et durant lesdites deulx annees ensuyvant qui restent desdits cinq ans sera (fo.) tenu ledit Daressy bailler audit Francoys les houstilz propres et ydoynes (?) a son estat de charpentier et labiller dabillemens propres et fdoynes (?) pour luy et comme son propre filz, Et pour ce faire lesdites parties se sont obligees une partie a lautre tous et chascune leur biens et araregeur (?) et executeur [restant juridique du texte est absent]

En presence de m[aitr]e Francoys Charles et Hierosme Douce cleric et de Pierre Dorigny cherpentier de barricques tesmong. Doce.

Charles pour avoir este present

**7. ADG, 3E 7827, f. 41v-42v (F. de Lalanne), 11 avril 1565. Obligation, par Roullan Lambert, Guillem de la Poujale et Jehan Mercier, maîtres charpentiers de barriques de la paroisse Sainte-Eulalie de Bx, à Jehan de la Vigne, facteur du cabal de Sieur Estienne du Burg, bourgeois et citoyen de Bx, de convertir 8 milliers de merrain en barriques, à 13 francs bordelais le millier.**

Personnellement estably Roullan Lambert Guillem de la Poujade et Jehan Mercier maistres charpentz de barricques de ceste ville de Bourdx demeurantz den la paroisse Sainte Eulaie lesquelz de leurs bons gres ont promis et promettent par ces presents a Jehan de la Vigne faitz (?) du cabal du Sieur Estienne du Burg bourgeois et cittoien de ceste ville illec present tant pour luy que pour ses consorts facteurs (?) comme luy dudit cabal stipullant et acceptant, Scavoynr est, faire et rendre parfaicts tel nombre et quantite de barriques qu'il se pourra faire et pourra parvenir (?) du nombre de huit millierz de meyrain garmy de fonsaille que ledit de la Vigne sera tenu bailler et delivrer de jour en jour ainsi travailleront a faire lesdites barricques et lesquelles ilz seront

tenuz rendre faictes et parfaites bien et tellement ainsi qu'il est requis dans la feste de Saint Jehan Baptiste prochainement venant ou huict jours apres; Moyennant la somme de treize francz bourds pour chacun millier dudit [f. 42r] meyrain que ledit de la Vigne tant luy que pour ses consorts a pour paier audit Lambert de la Poujade et Mercier a la mesure qu'ilz exploiteront ledit meyrain et qu'ils feront lesdites barricques, Et oultre a leur bailler et fournir toutes les estoffes necessaires a telles barricques faire pourter et rendre en ung chay dudit Duburg appartenant siz en la rue Sainte Croix dans lequel lesdits entrepreneurs seront tenuz faire lesdites barricques lesquelles barricques lesdictz entrepreneurs seront tenuz rebatre s'il est besoing et qu'ilz en soient requis et est accorde que si cas est que lesdites barricques ne fussent parfaites suivant la coustume et ainsi qu'il est requis et accorder ilz seront tenuz rester et demeurer jusques a la feste de Saint Martin prochainement venant. ET POUR CE dessus faire et entretenir lesdites parties ont oblige et obligent l'une d'elles a l'autre mesmes lesdictes entrepreneurs l'un pour l'autre et l'ung seul pour le tout renoncant au benefices et division et discussion ... [f. 42v] ... faict en la dite ville de Bourdx en presence de Jehan Chaurau me cordonnier et Rene Laurence cleric habitantz dudit Bourdeaux tesmoins a de appellees et requis le unziesme jour de l'april l'an mil V c soixante cinq ainsi signe avant moi notaire de ce present J de la Vigne et lesdits entrepreneurs ont dit ne scavoir escripter. De Lalanne

- 8. ADG, 3E 7827, f. 94r-95r (L. de Lalanne), 26 avril 1565. Obligation, de Raoullet Feran, maître charpentier de barriques et bourgeois de Bordeaux, à Ramond Auldiere et Guillaume de Verenger, facteurs du cabal Christine de Labat, de convertir en barriques six milliers de demi de merrain, pour la somme de quatorze francs bordelais le millier, d'ici la Madeleine.**

Personnellement estably Raoullet Feran me charpentier de barricques et bourgs de ceste ville de Bourdx lequel de son bon gre a promis et promet par ce presents a Ramond Auldiere et Guillaume de Verenger assi facteurs du cabal de honneste femme Cristane de Labat veufve, lequel Auldiere absent, Mais ledit de Verenger yllic present stippullant, Scavoir est faire convertir en barricques de la gauge de ceste ville le nombre et quantite de six milliers et demy de merain qui leui sera baille et delivre par lesdits facteurs en deduction duquel nombre ledit Ferran a contesse en avoir receu deux milliers et ce de la gauge de ceste ville de Bourdeaux, Et ce moyennant la somme de quatorze francz bourds par chacun millier dudit meyrain lequel merain ledit Ferran sera tenu avoir a promis aboir converty employe et avoir rendus faicts et parfaicts le nombre de barricques qui se y pourra terminer dans la Magdelaine prochainement venant et fourniront toutes estoffes propres et necessaires pour ce faire, Et a ledit de Verenge assi tenu pour luy que pour sesdits consorts en deduction de la susdit besoigne / baille et paye presentement et de faict audit Ferran la somme de quatorze franz bourds en deux jocandalles huit testons et autres monnoys blanches qu'il a prinse et receue compte et nombre tellement qu'il s'en est content, Et de restant ledit de Verenger assi sera tenu payer audit Ferran aussi qu'il fera ladite besoigne qu'il promect rendue parfaite comme dit est dedans ledit tenue de la Magdelaine a peyne

de tous despens que s'en est accordé et ledit Ferran sera tenu rebatir si besoing est lesdites barricques faisant lesdits despens par lesquels faitz a ceulx qui les rebateront....

9. ADG, 3E 2417, fo. 1095r-1096r (R. Brigot), 5 février 1565. Prêt de grosse aventure, à Johannes Damesquette dit Bocal, maitre et bourgeois du navire la Catherine du Saint Vizens, par Sieur Jehannot de Mynvielle l'ainé bourgeois et marchand de Bordeaux, de 200 livres tournois, pour aller à la pêche de la morue en Terreeneuve. Retour à la Rochelle ou à Bordeaux.

Sachent tous que pardevant moy a este personnellement estably Johannes Damesquelle dict Bocal me apres dieu et bourgeois du navire nomme La Catherine de Saint Vizens, Lequel a confesse devoir a Sieur Jehannot de Mynvielle laisne marchand et bourgeois de Bourdeaulx absent maitre Fort de Mynvielle habitant dudit Bourdx a ce present pour luy avec moy stipulant la somme de deux cens livres tournois pour raison de pareille somme a luy prestee a la grosse aventure pour faire partie des advitaillements dudit navire pour aller a la pesche de la moulue en Terreeneufve qu'il a receu sur ces presents en reales de seize solz huict deniers tz deux dolz ung denier tournois le tout piece quil a compte et nombre qu'ont s'est tenu content de laquelle somme de deux cens livres tournois ledit maitre Fort de Mynvielle pour ledit Sieur Jehannot en a promis toutes adventures de mer et de guerre sur laquelle dudict navire partant du port et havre de la Rochelle lancre et voyles levees en temps convenable estant tout prest advitaille amunition et appareille a faire ledit voyaige de Terreeneufve allant de droicte routte jusques audit Terreeneufve et retournant aussi de [fo. 1095v] droicte routte a lung des portz et havres de la Rochelle ou Bourdeaulx et lancre a lung diceulx posee ou en autre port ou ledit navire posera lancre pour faire vente ou commencement de la descharge de la marchandise de retour ledit de Mynvielle demeure quite de ladite aventure et icelledite somme de deux cens livres tournois avec interestz dicelle a raison de trente pour cens montant deux cens soixante livres tournois ledict debteur a promis et sera tenu rendre et paier a ses propres coustz et despens en ceste ville de Bourdeaulx audit de Mynvielle ou qui pour luy sera dedans quinze jours apres larrive de retour dudit navire faicte a lung des susdits portz de la Rochelle ou Bourdeaulx ou en autre port ou ledit navire posera lancre pour faire vente ou commencement de la descharge de la marchandise de retour comme dict est et an cas que fortune advient sur ledit navire que dieu ne vueille sera tenu paier de ladite somme pro ratta de ce que se recouvrera tant dudit navire ses appareilz vitailles munitions que marchandise de retour aussi sil estoit arreste ou empesche ou que fortune advient sur icelluy auparavant ou que par fortune de temps ou autrement icelle eschoit a port de salut et quil ne feist ledit voyaige sera tenu rendre lesdits deux cens livres tournois dans quinze jours apres dedit arrestement empeschement faict fortune advienne ou quil sera relasche a port de salut lancre y posee et pour ce faire et accomplir ledit debteur en a oblige et oblige audit de Mynvielle sa personne biens et choses meubles et immeubles present et advenir et [fo. 1096r] par special ledit navire ses appareilz et la marchandise de retour soubzmetant lesdites choses ez jurisdiction

et rigueurs des cours de Monsieur le Grand Seneschal de Guienne du prevost royal de Lombriere a Bourdeaux et de chescun deulx et de leurs lieutenants et par special a la rigueur du garde et executeur des scel et contre scel royaulx establiz aux contractz en la ville et cite de Bourdeaux et de tous autres sirs et juges seculiers sans que pour la detention de sa personne l'execution de ces biens soit aucunement retardee ne empeschee et au contraire ce que la voullu et consenty renoncant a toutes renonciations faitz dictz causes raisons et moiens que luy pourvoient ayder a venir contre la teneur de ces presents quil a promis et jure aux Saintz Evangilles notre seigneur ainsi que dict est acomplir fait a Bourdeaux en presence de Estienne Corade Jehan Degorces habitans de Bourdeaux tesmoins a ce appelez le cinquiesme jour de fevrier l'an mil cinq cens soixante quatre ainsi signez a la cedde Jehan Damesgueta dict Bocal de Corade de Gorces. Brigot, notaire royal.

**10. ADG, 3E 2417, fo. 1313r-v (R. Brigot), 15 mars 1565. Assurance sur la quille du navire la Jacquette Collette de Bordeaux, par Jacques Pichon, bourgeois et marchand de Bordeaux, envers Pierre de Harambilette, bourgeois et marchand de Bordeaux et bourgeois du navire la Jacquette Collette de Bordeaux. 200 livres tournois.**

Sachent tous que pardevant moy Raoul Brigot notaire et tabellion royal en la presente ville et cite de Bourdeaux et Seneschaussee de Guienne et en la presence des tesmoins cy apres nommes, a este personnellement estably Sieur Jacques Pichon marchand et bourgeois de Bourdx ~~bourgeois du navire nomme La Marie~~ de Saint Jean de Luz, lequel a asseure a Sieur Pierre de Harambilette aussi marchand et bourgeois de Bourdeaux ~~bourgeois~~ bourgeois du navire nomme La Jacquette Collette de Bourdeaux, la somme de deux cens livres tz sur la quille dudit navire, et ledit de Harambilette ayant asseure audit Pichon sur la quille du navire momme la Marie de Saint Jehan de Luz pareilhe somme de deux cens livres tournois, et au cas que fortune advient sur le navire de la Collette au moyen de quoy ne feist ledit voyage et que et que rellachoit a port de sallut, ledit de Harambilette sera tenu rendre ladite somme de deux cens livre tz. Aussi pareillement sy fortune advient sur ledit navire nomme la Marie de Saint Jehan de Luz et que ne fist ledit voyage ledit Pichon sera tenu rendre ladite somme de deux cens livres tz, le tout dans ung moys apres ladite fortune advenue, estant advertir que l'ung ou l'autre navire soict arrive a port de sallut et ou fortune adviendront sur l'ung ou l'autre lesdits navires que dieu ne veulhe soit rabatu de ladite somme de deux cens livres tz de ce qu'il se recouvrera tant dudit navire perdu ses apareilz vitailhes munitions que marchandise de retour ~~fait a Bourdeaux~~ Et pour ce faire et accomplir lesdites parties ont oblige et obligent leur biens [folio 1313v] l'une d'elle a l'autre leurs personnes biens et choses meubles et immeubles present et advenir ~~quelles~~ et par special lesdits navires leurs apareilz et la marchandise de retour soubzmettant lesdites choses et jusques en rigueurs des cours de monsieur le grand Seneschal de Guienne du prevost royal de l'Ombriere a Bourdeaux et de chacun deulx et de leurs lieutenants et par special a la rigueur du garde et executeur des scels et contrescels royaulx establiz aux contractz en la ville et cite de Bourdeaux et de tous autres Seigneurs et Juges seculaires, renoncant a toutes renonciations



faictz dictz causes raisons et moyens que la pouroient ayder a venir contre la teneur de ces presents qu'elles ont promis jure aux Saintz Evangilles Nostre Seigneur ainsi que dict est accomplir. Faict a Bourdeaulx en presence de Sieur Estienne Berard et de Francois Metadyer marchans de Bourdeaulx tesmoins a ce appelez le quinzieme jour de mars l'an mil cinq cens soixante quatre, Ainsi signez accorde de Pichon de Harambilette et Berard pour estre present de Meteyer pour avoir este present. Brigot

11. ADG, 3E 2417, fo. 1320v-1321v (R. Brigot), 16 mars 1565. Prêt de grosse aventure, à Martin de Harismendy d'Urrungue au nom de Jehannys de Gaberie, maître et bourgeois du navire la Marie de Saint-Vincent, par Claude Verteuil, Guyrault Trelhe et Jehan de Baratz marchands facteurs de Sieur Francois Treulhe bourgeois et marchand de Bordeaux, de 200 livres tournois, à 30% pour aller à la pêche de la baleine à Terreneuve. Retour à la Rochelle ou à Bordeaux.

Sachent tous que pardevant moya este personnellement estably Martin de Harismendy habitant d'Aurongue lequel au nom et comme procureur de Jehannys de Gaberie maître apres Deiu et bourgeois du navire nomme la Marie de Saint Vizens par procuracion receue et passee par *maître* Martin de Moleres notaire royal au pays de Labourt le septiesme du present moys de mars, a confesse devoir a Claude Verteuil Guyrault Trelhe et Jehan de Baratz marchans facteurs de Sr Francois Treulhe marchant et bourgeois de Bourdx a ce present ledit de Baratz stipullant la somme de deux cens livres [fo. 1321r..] tournois tant pour raison de la somme de cens trente livre tournois en laquelle et l'estoit tenu audit Trelhe et facteurs par obligation receue par moy le vingt neufviesme jour de janvier mil cinq cens soixante deux que devenue nulle et cancellee sauf quant a l'ipothicque de la priorite ou posterite de la datte dicelle que de soixante dix livres ~~dix~~ ~~soix~~ tournois d'argent a luy preste a la grosse aventure pour faire partir des advitailhemens dudit navire pour aller a la pesche de la balayne en Terreneufve qu'il a receu par ce present en sept escuz solleil deux nobles a la roze quatre escuz pistolletz sept escuz Reaux (?) et le reste monnoye qu'il a compte et nombre pour ~~autant~~ s'est tenu content et la quelle dite somme de deux cens livres tournois lesdits de Baratz tant pour luy que pour ses compaignons en a prins toutes adventures de mer et de guerre sur la quilhe de ledit navire partant du port et havre de la Rochelle l'ancre et voilles levees en temps convenable estant tout prest advitaille munitionne et aparelhe a se ledit voyaige de Terreneufve allant de droicte route jusques audite Terreneufve et retournant aussy de droicte route a l'ung des portz et havres de la Rochelle ou Bourdx, et ledit navire retourner a l'ung desdits portz et lancre a l'ung diceulz posee ou en aultre port ou ledit navire navire posera l'ancre pour faire vente ou commencement de la descharge de la marchandise de retour lesdits facteurs demeurent quites de ladite adventure. Et icelluy somme de deux cens livres tournois avec interestz dicelle a raison de trente pour cens montant deux cens soixante livres tournois ledit de Harismendy comme procureur susdit a promis et sera tenu payer en ceste ville de Bourdx auditz facteurs ou a l'ung d'eulx ou qui pour eulx sera dans quinze jours apres l'arrive du retour dudit navire facite a l'ung desdits portz de la Rochelle ou Bourdx ou en aultre port ou ledit navire pausera l'ancre pour faire vente

ou commencement de la descharge de la marchandise de retour comme dict est, et au cas que fortune advint sur ledit navire comme Dieu ne [fo. 1321v..] veulhe sera tenu payer de ladite somme pro ratta de ce que se recouvrera tant dudit navire ses aparehls vitailhes munitions comme marchandise de retour, Aussy s'il estoit arreste ou empesche ou comme fortune advint sur icelluy auparavant qu'il fut du tous prest advitailhe munitionne et aparelhe ou comme par fortune de temps ou autrement icelle relachoit a port de salut et qu'il ne fist ledit voyaige sera tenu rendre ladite somme de deux cens livres tournois dans quinze jours apres ledit arrestement empeschement faict fortune advienne ou qu'il sera relache a port du salut lancre y posee et pour ce faire et accomplir ledit de Harismendy comme promis susdit a oblige et oblige audits facteurs sa personne biens et choses meubles et immeubles present et advenir et par dudit de Gabarie et par special ledit navire ses aparehls et la marchandise de retour qu'il a par ce soubzmis en jurisdiction et rigueurs des cours de monsieur le grand Senneschal de Guyenne du prevost royal de l'Ombriere a Bourdx et de chescun d'eulx et en leurs lieutenantset par sepceial a la rigueur du garde et executeur des scel et contre scel royaulx estably aux contractz en la ville et cite de Bourdx et de tous autres sieurs et juges seculiers renoncant a toutz renonciation faictz dictz causes raisons et moyens qui luy pourroient ayde a venir contre la tenu de ces presents qu'il a promis et jure aux saints evangelles nostre seigneur ainsy que dict est acomplir faict a Bourdx en presence de Estienne Corade et Jehan de Gorces habitants dudit Bourdx tesmoins a ce appelez le seiziesme jour de mars l'an mil cinq cenx soixante quatre avant Pasques ainsy signes a la cedula de Gorce et Corade quant audit de Harismendy a declare ne savoir signer. Brigot

12. ADG, 3E 2418, fo. 750v-751r (R. Brigot), 8 novembre 1565. Reconnaissance de dette, par Jehan du Toys, charpentier de barricques demeurant en la rue Carpenteyre paroisse de Sainte-Croix, à George Bohard jurat de Bordeaux, de 22 douzaines de "barricques neufves bonnes et marchandes courvertes daulan barrees par chascun bout sans aubec bois rouge ny cossonne par ce que ledit Bouhard luy a bailhe le bois ceddre et visme et fonsaille et barres pour faire lesdites barricques...", à livrer sur le port de Bordeaux à jour le jour.

Sachent tous que par devant moy Raoul Brigot notaire de tabellion royal en la presente ville et cit de Bourdx et Senneschausee de Guienne et en la presence des tesmoins cy apres nommes a este personnellement estably Jehan du Toys charpentier de barricques demeurant en la rue Carpenteyre parroisse de Sainte Croix de la presente ville de Bourdx, laquelle a confesse debvoir a Honorable Homme Sire George Bouhard jurat de Bourdx a ce present stippullant le nombre de vingt deux douzaines de barricques neufves bonnes et marchandes couvertes daulan barrees par chascun bout sans aubec bois rouge ny cossonne, par ce que ledit Bouhard loy a bailhe le bois ceddre [i.e. cercles?] et visme et fonsaille et barres pour faire lesdites barricques de la facon desquelles il a confesse avoir este paie dont s'est tenu content et en a quite et quite ledit Bouhard lesquelles dites vingt deux douzaines de barricques de la quallite que dessus, ledit du Toys a promis et sera tenu rendre et delivrer audit Bouhard ou a son certain commandement sur le port de la presente ville

de Bourdx de jour en jour a sa vollonte et requeste et quant par luy ou de luy ayant charge en sera requis a pour et tous despens dommages et interestz, et pour de faire et acomplir ledit debteur en a oblige et oblige audit Bouhard sa personne bien et choses meubles et immeubles present et advenir qu'il a pour ce soubzmis en jurisdiction [fo. 751r] et rigueurs des cours de Monsieur le grand Seneschal de Guienne du prevost royal de l'Ombriere a Bourdx et de chascun d'eulx et de leurs lieutenants et par special a la rigueur du garde et executeur des scel et contre scel royaulx establiz aux contractz en la ville et cite de Bourdx et de tous autres seigneurs et juges seculliers, renoncant a toutes renonciations faitz dictz causes raisons et moiens que luy pourvoient ayder advenir contre la tenneur de ces presents qu'il a promis et jure aux Saints Evangilles notre Seigneur ainsi que dict est acomplir, fait a Bourdx en presence de Estienne Corade et Jehan de Gorces habitants de Bourdx tesmoins a ce appellez le huictiesme jour de novembre l'an mil cinq cens soixante cinq, ainsi signez a la cedde de Gorce et de Corade quant audit debteur a declaire ne scavoir signer. Brigot.

**13. ADG, 3E 2418, fo. 798v-799r (R. Brigot), 21 novembre 1565. Obligation, par Guilhem de la Pouyade, charpentier de barricues de la paroisse Sainte-Eulalie, envers Jehan du Toys de la paroisse Sainte-Croix de Bordeaux, de convertir 1½ milliers de merrain en barricues neuves d'ici Pâques.**

Sachent tous que pardevant moy Raoul Brigot notaire et tabellion royal en la presente ville et cite de Bourdeaux et Seneschaucee de Guienne, et en la presence des tesmoins cy apres nommez a este personnellement estably Guilhem de la Poyade charpentier de barricues demurant en la paroisse de Sainte Aulaye de la presente ville de Bourdeaux, lequel a promis et promet par ces presentes a Jehan du Toys de la paroisse de Sainte Croix du Mont a ce present et personnellement estably stippullant de mettre et employer pour ledit du Toys Ung millier et demy de meyrain garny de fonsaille comme s'apartient et dolle au fin en barricues neufves bonnes et marchandes couvertes d'aulan gauge de Bourdeaux barrees par chascun bout sans aubec boys rouge ny coussonne, lequel millier et demy de meyrain ensemble les sercles visme et autres choses necessaires pour faire lesdites barricues ledit du Toys a promis et sera tenu bailher audit de la Poyade dans le premier jour de fevrier prochainement venant, et a promis et sera tenu ledit de la Poyade rendre lesdites barricues faites et parfaites bien et deuement comme s'apartient et icelles delivrer audit du Toys ou qui pour luy sera en ceste ville de Bourdeaux dans ung chay de Sieur Estienne du Burg qui est en la paroisse Sainte Croix de Bourdx dans le jour et feste de Pasques prochainement venant sans que icelle de la Poyade sera tenu rebatre lesdites barricues si non jusques audit terme, et le restant du boys qui proviendra dudit meyrain lesdites barricues faites demeurera entierement audit de la Poyade, et moyennant ce ledit du Toys a quitte et quitte par ces presentes ledit de la Poyade de certain proces qui estoit pendent entre eulx par devant messieurs les juges et consulz de la bourse commune des marchands establie par le Roy a Bourdeaux ses circonstances et dependences et promis ne luy en faire ne faire faire a la dernier aucune action petition ni demande en jugement ne dehors, et tout ce que dessus

lesdites parties ont promis entretenir garder et observer a peine d'estre par l'une a l'autre a tous despens dommaiges et interestz et pour ce faire et acomplir elles en ont oblige et obligent l'une d'elles a l'autre leurs personnes biens et choses meubles et immeubles present et advenir qu'elles ont pour ce soubzmis en jurisdiction et rigueurs du prevost royal de l'Ombriere a Bourdeaux et de chescun d'eulx et de leurs lieutenants, et par special a la rigueur du garde et executeur des scel et contre scel royaulx establiz aux contractz en la ville et cite de Bourdeaux et de tous autres sirs et juges seculiers, renoncant a toutes renonciations faitz dictz causes raisons et moiens que leur pourroient ayder a venir contre la tenneur de ces presentes quelles ont promis et jure aux Saintz Evangilles Nostre Seigneur ainsi que dict est acomplir, fait a Bourdeaux en presence de Estienne Corade et Jehan de Gorces habitants de Bourdeaux tesmoins a ce appelez le vingt ungiesme jour de novembre l'an mil cinq cens soixante cinq, ainsi signez a la cedde du Toys de Gorces de Corade quant audit de la Pouyade a declare ne scavoir signer et a marche de semblable marche.

[marque]

Brigot

**14. ADG, 3E 6020, s.f. (F. Faure), 31 août 1568. Inventaire après décès de Perrin de Brane, en son vivant charpentier de barriques de Bordeaux, rue de Pugues, paroisse Saint-Rémy, réquis par Yzabeau Veneud sa veuve.**

[fo. 1r.] Inventaire des biens et meubles delaissez par le deces de feu Perrin de Brane en son vivant charpentier de barriques de ceste ville de Bourdx a la requeste de Yzabeau Veneud vefve dudit feu et Jehan et Marye de Brane fils [sic] et heritiers dudit feu ce requerant et mesmes ledit de Brane [1 mot] de Guilhem l'Humeau son mary a ce present qui [3 mots] autorizee ceste [1 mot] fait en la ville et cyte de Bourdx par moy Francoys Faure notaire royal en ladite ville et Senneschause de Guyenne trouvez dans la maison ou ledit feu en son vivant passayt sa residence seize en rue de Pugues paroisse Saint Remy auquel aux procede et vacque en la manniere que sousdite le trenteungiesme jour du moys d'aoust mil cinq cens soixante huit en presence de sieurs Hugh de Biscay et Mathieu de Lesperron bourgeois et marchans de ceste ville de Bourdx l'estant appelez et Augustin Bertrand aussy appelez.

Premierement, a este trouve au dedans ladite maison et a la chambre premiere du hault dicelle ce que s'ensuyt:

[fo. 1v..] Premierement quatorze \*luceulx parmi diceulx en y a dix de \*bourre et le restant de brin telz quelz, plus une nappe ouvree telle quelle, plus autre nappe plaiyee de bourre fort grande telle quelle, plus une \*longuiere ouvree fort usee, plus dix petites nappes plaiees usees, plus sept sonnettes dont dicelles en y a quatre de buy et le restant de bourre telles quelles, plus six \*courtynes de lict telles quelles, plus deux longueres de bourre fort grossieres telles quelles, plus troys petitiz \*bouchemains telz quelz, plus deux payres de \*biasses fort grossieres, plus ung tour de lict grange tel quel, plus troys platz l'ung grand les autres deux moyens, plus une \*guardalle, plus ung \*quarton, plus ung demy \*pot feuillette, plus ung demy pot, plus une grosse canette, plus une canette \*de cinq le quarton, plus une escuelle a oreille, plus ung \*torechoir ung petit salnyer le tout d'estaing demy uses, [fo. 2r..]

plus troys cuillieres une dicelles fort grand d'arain et les autres deux petites de fer, plus une petite poyle de fer, plus deux potz de fer l'une grande et l'autre petite avec chacune leur couvertyere de fer, plus autre petite couvertyere de fer faite avec, plus ung chandelyer d'arain tel quel.

Plus ung \*anquelict tel quel avec son lict \*travercier le tout garny de plume \*courtines courtinon surberceau que ladite Veneud a declare ledit feu de Brane son mary luy avoir legue et donne par son codicille par moydit notaire receu.

Plus quatre coffres telz quelz l'ung desquelz ladite vefve a dict ledit de Brane son mary luy avoir laisse l'ung diceux qui est le plus petit.

Plus ung manteau de pretre tel quel fait en fasson et ryte, plus ung payre de chausses noyres telles quelles, plus ung grand sayer<sup>r</sup> de couleur noyre, plus une robe de couleur violet fort longue faite a la fasson antique.

Plus une bassyne d'arain moyenne telle quelle, plus deux petitz chaudyeres aussy d'arain telz quelz. [fo. 2v..]

Et dans autre chambre du derrier ladite maison a este trouve ce que s'ensuyt:

Premierement une petite couchete faicte de tables avec lict et travercier tel quel, plus une met telle quelle, plus ung petit coffre tel quel, plus deux \*esseres [=eschère].

\*Et dans ung coffre des quatre sus pieces (?) inventorizes estois en la chambre du devant ladite maison s'estoit trouves le nombre de trente quatre contractz escriptez en parchemin tant grans que petitz les ungs en liasse les autres non delaquelle inventorization diceux en telle quallite les susdits requerants inventorization desdits meubles se sont contants aussy, et de ladite quallite desdites inventorizations, plus troys sacs dans lesquelz y avoyt plusieurs papiers.

Plus dans la chambre du devant ladite maison encore c'este trouve ung banc \*tournoys (?) fleurcemetre (?) tel quel, plus une chaire faicte aussy a l'antiquite, [fo. 3r..]

plus deux payres de seyres servant a estat de charpentier telles quelles, plus deux astes [=asses] l'une grande et l'autre petite telles quelles, plus ung \*cantheau seyre, plus une gibelyne [=gibélet?] telle quelle.

Et au chay du bas ladite maison s'est trouve:

Premierement deux bancs chacun ayant leur fer servant a estat de charpentier, plus deux cubes telles quelles escoullant scavoir l'une ung tonneau et l'autre troys barricques, plus une pippe et deux barricotz le tout tel quel, plus quatre barricques telles quelles, plus quinze pieces de fust neufves basties parellement chacune de quatre sercles sauf d'une qui est liee entierement sans avoir fons d'ung bout ny d'autre dont l'une y a dicelle cinq-tiers huit tiers, plus une meule servant esguiser feremens de charpentier et a l'usage de l'estat dicelle. [fo. 3v..]

Plus dans ung barricot long estant aupres du devant la grand' porte du devant ladite rue de Pugues de ladite maison sus mentionnee c'est trouve dans [1 mot], plus cinq compas tant grans que petitz, plus troys barres de fer, plus deux compas de cube l'ung grand et l'autre petit, plus deux haches servant a arrimer navyres, plus troys asses deux grandes et l'une petite, plus une garloppe [=varlope] et ung feuillet [=feuille?], plus troys rybotz, plus troys chanes ung dabydet [=davier], plus une ruelle ung bonnet, plus une bedille [=vrille] ung taillefons, plus ung couteau a deux manches et ung marteau, plus deux fers a ruelle ung contrefer, plus ung pic ung compas de fer, plus ung taillefons une \*durbedyne [enbedyne?], plus une marre ung \*bedeuchet une fergrade et deux roingnedeyns [=rogne-dais?] le tout estant et servant a estat et usaige

de charpentier de barricques, [fo. 4r..]plus une picque et une armynete [=herminette]  
de fer le tout.

Plus aussy autre ruelle une sarpe ung tour de meule aussy servant a estat de  
charpenter.

Aupres lesquelz ditz meubles sans inventORIZATION a la requeste comme dessus par  
moydit notaire en jour moy et an susdit inventorize ladite Veneud vefve dudit feu  
moyennant serment par elle faict et preste aux saints evangilles Notre Seigneur aupres  
l'exhibition par elle diceulx faict par devant moy dit notaire [1 mot] dict [2 mots] tous  
ceulx qu'elle scayt avoir este delaissez par ledit feu, et n'en receller ni retenir aucun  
[3 mots] de tous ce dessus les susdits requerants la faictz et inventORIZATION diceulx  
et ont requis acte a moy dit notaire comme leur ay octroye par le deu de mon office  
fait a Bourdx Sieur Mathieu de Lesperron et Jehan [fo. 4v] de Biscay bourgeois et  
marchans de la ville de Bourdx tésmoings et Augustin Bertrand aussy tesmoing.

Delesperon pour  
avoir este present

Debiscay

pour avoir este present

Faure notarie royal

[marque d'Augustin Bertrand]

[fo. 5r]

soixante quatorze

[fos. 5v et 6r vides] [fo. 6v]

Franc[ois] Faure

Inventaire

des meubles de feu Perrin de Brane

15. ADG, 3E 6020, s.f. (F. Faure), 20 juin 1569. Inventaire après décès de Guilhem Hosten, charpentier de barricques, rue de Médoc, Saint-Rémy. Les biens de la maison, chai et maison de coté son inventoriés, y compris les outils et matériaux de charpentier de barricques. Requis par Aleysson Sayre, veuve, et témoigné par Jehan de Lagondey, couvretier et bourgeois de Bordeaux, Henri Baconnes, Peyrot Chappellier charpentier de barricques, Eyquien Gars charpentier de barricques de Blancqueffort.

"Aujourduy vingtiesme du moys de Juing mil cinq cens et soixante neuf pare devant moy notaire royal et tesmoings bas nommes c'est comparue et presentee Aleysson Sayre, vefve de feu Guilhem Hosten en son vivant msr charpentier de barricques de ceste ville de Bourdeaux, laquelle avoyr a moydit notaire requis estant dans sa maison ou ledit feu est decede size en rue de Medoc paroisse Saint Remy voulloir proceder a la faction inventorizer les biens meubles par ledit feu delaissez que dans ladite maison se trouvaient audit feu appartenans pour la commiseration (?) d'elle et autres y pretendans presents et en suyvant la volonte dudit feu Hosen sondit mary metromier (?) [fo.] par son testament receu par Berthet notaire royal en datte du vintiesme jour des pasqu (?) [2 mots] a quoy faire veu la requisition de ladite Sayre femme illec ci requerant a la faction dudit inventayre auroyt promis en la maniere (?) comme esty. (?) les jours moys .. , en presence de Jehan de Lagondey, couvretier jour (?) et bourgeois de lapresente ville, Henri Barannes, Peyrot Chappellier charpentier de barricques, Eyquien Gars charpentier de barricques de Blancqueffort tesmoines.

Premierement dans ladite maison ou ledit feu est decede size en ladite rue de Medoc paroisse Saint Remy a Yzabel Armin (?) appartenante a este trouve au hault dicelle maison et a la premiere chambre ung arquelict de boys de noyer tout neuf faict de menuserye [1 mot: fleut] sur le hault [fo.], plus ung lict aced son traversier le tout garny de plume tel quel, plus une couvete (?) de layne blanche telle quelle, plus deux courtines, ung courtinon telles quelles, plus quatre partes de surbreceaux de lict le tout tel quel, plus une table avec ses trateaux le tout faict en menuserye, plus ung banc tornoys (?) le tout tel quel.

Plus ung granc coffre fort vieulx dans lequel c'est trouve ce qui s'ensuyt: premierement ung payre de chausses de couleur blud coupees a bandes (?) la doublure de camelot rouge avec toylle blanche parmy (?), plus autre payre de chausses a la garguesyne (?) chescun pare ayant leur bar (?), plus ung peopoin (?) de toylle royee (?) de couleur blud blanc, [fo.] plus une cappe a l'espagnolle de drap noir, plus ung mandiet de cappa noire tel quel, plus ung petit contour tout neuf de boys de chesne, plus une chayre de boys telle quelle.

Plus ung coffre moien tel quel dans lequel c'est trouve ce qui s'ensuyt: premierement une nappe, plus deux eschenemains, plus une courtyne, plus deux nappes, plus deux sonnettes le tout tel quel, plus une douzaine aussy de sonnettes neufves, plus aussy autre nappe, plus dixhuit liuceulx telz quelz touves dans autre chambre de ladite maison au dedans [1 mot] blanchis ensemble, plus dixhuit serviettes telles quelles, [fo.] plus six nappes, plus deux eschinemains, plus ung ceil d'ung tour de lict.

Plus quatre miliers de visme mys en torches liees telz quelz audevant la premiere chambre de ladite maison trenee. (?), plus une harquebouze a la serpentyne telle quelle avec ses fourroymens (?) telz quelz, plus une espee et daget telle quelle, plus ung payre de .audriets (?) de fer, plus cinq tailleffons telz quelz, plus deux faraines (?), plus troys asses, plus une ruelle, plus ung rabot, plus deux fers de banc, plus deux haches, plus troys payres de seyres, plus une bedille, ung compas, plus quatre barres de fer le tout tel quel servant a estat de charpentier, [fo.]

plus une poelle de fer telle quelle, plus ung poellon d'arain tel quel, plus une caussette de fer telle quelle, plus deux quartons demy pot demy pot feuillette une esgrybe (?) ung salnyer quatre petites canettes de quatre cinq six le quarton une guardalle desux escuelles a oreilles troys platz ung sauliere et quatre treicheoirs le tout d'estaing et tout tel quel.

Et dans autre chambre de ladite maison au hault dicelle c'est trouve ung lict sans traversier garny de plume tel quel, plus ung pare de selles de cheval telles quelles, plus une bassyne d'arain telle quelle, plus ung pare de botes de cuyre noire telles quelles [fo.] plus ung pare de petites boutynes aussy telles quelles, plus deux chiens l'ung grand et l'autre petit, plus ung dabulen (?) le tout servant a estat de charpentier.

Et au chay du bas de ladite maison c'est trouve ce qui s'ensuyt: premierement vingt quatre pieces de fust tant de barricques tiers que quartz vieulx vydes le tout a racoustrer telles quelles, plus vingt six pieces de barricques neufves a foncer, plus vingt cinq pieces tant quartz que tiers de barricque le tout neuf les ungs a foncer et les autres fonces, plus deux bancs de charpentier, plus une pippe vyde telle quelle, plus une cube escoullant deux thonnoaux envyron, plus une marre telle quelle, plus une table ronde faicte de fasson d'armoyre telle quelle que ceste trouve au hault ladite

maison, [fo.] plus ung coffre tel quel dans lequel ne c'est trouve aucune chose, plus une bride de cheval telle quelle, plus ung cheval de poyl gris que ladite vefve a dict estre entre les mains d'ung nomme Muguet (?) charretier lequel cheval ladite vefve a dict appartient audit feu, plus vingt cinq fays de couldre trenees (?) aussy dans ladite maison.

Et dans autre maison illec de pres ou Henri Bacconnes demeure c'est trouve le nombre de quarante cinq barricques et deux tiers le tout vydes telles quelles estan au chay du bas ladite maison, plus ung pare de rodes servant a charrettes de cheval feriees telles quelles, ~~plus vingt cinq fays de couldre~~ [fo. (versos)] plus une rode servant a estat de charpentier de barricques, plus ung cable servant audit estat a ladite rode.

Lesquelz susdits meubles ladite vefve a declare en presence moydit notaire et tesmoings les avoir declares et exhibes audit feu appartenant et estre tous ceulx qu'elle saiyt declarant ... [fo.] presents Jehan de Lagoudey bourgeois et couvretier jour (?) de Bourdeaux, Pierre Bacconnes, Peyrot Chappellier aussy de Bourdx, et Eyquien Gas charpentiers de barricques de Saint Martin de Blancquefort frere dudit feu Hosten tesmoins a ce requix apelles.

Delagondey	[marque]
Henry Bacannes	[marque]
	Faure notaire royal

[suite du même act]

Et advenant le huitiesme jour du moys de juillet de l'an qui dessus moydit notaire avec les tesmons bas nommez, estant en la maison ou ledit feu Hosten est decede, et y estans Jehan Bonin, Arnault de Bourg ~~et Pey de la Four~~ executeurs du testament dudit feu ladite Aleysson Sayre vefve ~~dudit feu~~ auroyt des mains (?) dudit Bonin les dessusdits executeurs receu une clef de l'armoyre ou l'argent caht (?) inventorize se trouva et du dedans icelle armoyr ti. contans ...

Premierement un contrat d'achapt fait entre ledit Hosten achapteur et Anthoyne de Canin (?) vendeur receu par Berthet notaire royal en datte de xix d'aoust mil Vc soixante huit contant une peau de parchemin, [fo.]

Plus autre contrat d'acquisition fait entre ledit feu Hosten et Pey Dugranye, receu par ledit Berthet le 19 mars 1566 contenu sur une peau de parchemin.

Plus ung contrat d'aschapt fait entre ledit feu Hosten et Marie Hosten sa seur, femme de Jehan Seurin receu par ledit Berthet le 12 juillet 1561 contenu sur une peau de parchemin.

Plus autre contrat descharge fait entre ledit feu Hosten et Augustin de Romefort receu par ledit Berthet en datte du 31 janvier 1563 contenu sur demye peau de parchemin.

Plus ung contrat d'achapt entre ledit feu Hosten et Cozmelle Hosten receu par ledit Berthet en datte du 16 mars 1566 contenu une peau de parchemin.

Plus autre contrat d'acquisition de plus value (?) fait entre ledit feu Hosten et Matherin de Loubec (?) receu par Berthet notaire royal le 9 mars 1566 contenu sur demye peau de parchemin. [fo.]

Plus autre contrat de gayaillet (?) d'entre ledit feu et Pey de la Four dit Bichon receu par ledit Berthet en 21 août 1563 contenu demye peau de parchemin.



Plus autre contrat d'acquisition d'entre ledit feu et Andre Gasc receu par Berthet notaire royal en date de 21 février 1562 contenu sur demye peau de parchemin.

Plus autre contrat d'esperle dudit feu et Martin Arneille et autres contenus sur demye peaulx de parchemin receu par Raymond (?) notaire royal le 15 juin 1561.

Plus autre contrat d'achapt d'entre ledit feu Hostens et ledit Dugraney receu par ledit Berthet le 4 février 1566 contenu sur une peau de parchemin.

Plus autre contrat d'acquisition d'entre ledit feu et Loys Gaissen receu par ledit Berthet le 24 février 1562 contenu ung tiers de peau de parchemin.

Plus autre contrat d'achapt dentre ledit feu et Thomalin du Bourdieu contenu une peau de parchemin teceu par de la Forquin le 11 novembre 1562.

Plus autre contrat d'achapt dentre ledit feu et Matherin de l'Homme receu par ledit Berthet le 19 mars 1561 contenu sur une peau de parchemin.

Plus ung contrat d'eschange dentre ledit feu et Pey Durat dict Chaisson receu par dedit Berthet le 9 avril 1563 contenu sur demye peau de parchemin.

Plus autre contract d'esperle entre Jacob de Bennebin escuyer et Bertrand Gasc contenu sur une peau de parchemin receu par Raymond notaire royal le 7 mai 1561

... [fo.]

Plus ung contrat obligation dudit feu Hosten [1 mot] et Jehan du Graney debteur receu par ledit Berthet le 1 juin 1566 contenu sur ung quart de peau de parchemin.

Plus autre contrat obligatoyre dudit feu et Pey du Graney debteur receu par ledit Berthet le 18 novembre 1564 contenu sur ung quart de peau de parchemin.

Plus autre contrat obligatoyre dudit feu et Pierre le Fanne receu par Dubois le 13 octobre 1567 contenu sur demy quart de peau de parchemin.

Plus autre contrat obligatoire dudit Hosten et Jehan de Sabazin charretier receu par ledit Berthet le 29 novembre 1562 contenu sur cinq quars de peau de parchemin.

Plus autre contrat d'acquisition d'entre ledit feu et Raymond Dumas rodier receu par Berthet le 2 novembre 1568 contenu sur ung quart de peau de parchemin. [fo.]

Plus ung contrat obligatoyre d'entre ledit feu et Godin Marica debteur receu par Dubois notaire royal en date de 30 juillet 1567 contenu sur demy quart de peau de parchemin.

Plus une cedille d'entre ledit feu et Jehan de Milleral (?) debteur en date du 20 octobre 1565 signee Berthet notaire royal et Goudeau escepte en pappier.

Plus une quintal (?) d'entre ledit feu et Gailhard Rousseau signee dudit Rousseau (?) en date de 29 octobre 1566.

Plus une cedille d'entre ledit feu Hosten et Gailhard Rousseau debteur signee Gailhard Russeau sans date escepte en pappier.

Plus autre cedille dudit feu Hosten contre Henrie Baconnes signee dudit Baconnes sans date.

Plus autre cedille dudit feu contre Jehan de Lagroulx signee dudit Lagroulx en date de 2 janvier 1568 de la somme de 4 escus sol. [fo.]

Plus deux declarations de despens d'entre Pey de Romnefort et Gausset Lourdes contre Guilhem Hosten dict Coquillon [2 mots] de chesq'un declaration y a une quitans pour avoir paye et pour ledit Coquillon aussy Bordes Ronnefort et Loyne Saint de Dennes (?) le tout escepte en pappier.

Plus une quittance de la somme de somme de soixante sols tournois receu du Peyron le 14 mars 1569.

Plus au pied dicelle y a ung memoire de la somme de six sols tournois et ...  
 Plus et tous memoires au pied d'une declaration de cotance (?) sans de de.. que ledit feu a fait.

franz per ledit feu Coquillon (?) [fo.]

Plus ung petit livre couvert de parchemin contenant memoires de debtes et fournitures.

Dans autre livre aussy couvert de parchemin contenant quittances.

Plus les lettres de bourgeoisie dudit feu signees Richon en datte du 31 juillet 1563.  
 .. quelles choses petites que ladite Sayre vefve .. a requis acte ensemble lesdits executeurs du testament dudit feu Hosten pour avoir obey a la sommation par elle a eulx cy .. qui luy ay octroye a .. Martin Lafont .. testament a ce requis.

**16. ADG 3E 6019, fo. 140v (F. Faure), 17 avril 1566. Sommation, par Yvon Marguier marchand de Pontavy présentement au lieu des Chartreux, parlant à Helieet de la Haye, billettier, de marquer et charger 21 tonneaux et 1 barrique de vin.**

Aujourd'huy dixseptiesme du moys d'avril mil cinq cens soixante six par devant moy notaire royal et tesmoins bas nommez a este presente et personnellement estably Yvon Marguier, marchand du lieu de Pontivy en lequel s'estant avec moydit notaire et tesmoins transporte au lieu des Chartreux lez Bourdx et illec estant parlant a Helieet de la Haye billettier luy avoyt en presence de moydit notaire et tesmoins monstren et exhibez deux billetes dattees dudit jour dixseptiesme de ce present moys et an signees Mercier, Scavoir, l'une pour mercher le nombre de vingt ung tonneau et une barrique de vin par luy achepte, et l'autre, pour icelluy charger dans son navyre nomme la Meschetz de Morbian; ledit requerant et sommant qu'il comme billettier luy donnast permission de icelluydit nombre de vin mercher et charger dans sondit navire veu lesdites billetes pour raison de ce avoyt monstrees et exhibees; autrement et a faulte de ce faire qu'il protestoyt contre luy de tous despens dommaiges interetz ensembles et retardement de son voyage; lequel de la Haye a fait responce qu'il ne le retard poinct a ce faire mays qu'il s'adresse a ses maistres dont cesyent (?) les choses susdites; ledit Marguier a requis acte a moydit notaire pour luy sommer en temps et lieu comme de raison ce que luy ay octroye pour (?) le des (?) et moy office fait audit lieu des Chartreux lez Bourdx ledit jour et moys et an susdits en presence de Jehan de Lagoudey couvretier et Pierre Petu habitant audit lieu des Chartreux tesmoins a ce appelez et requis. Faure, notaire royal.

17. ADG, 3E 6019, fo. 10v-12r (F. Faure), 24 juin 1566. Engagement, par George de la Place, Heliot de la Claverye, Estienne Dauplantey, Pierre Daurigny, Heliot Guichart, charpentiers de barriques de Bx, à Sire Juan de Cigaran, marchand de Deba "pour faire certain voyaige a la grasse en Terre Neufve ... dans certain navire nomme les Troys Roys d'Absolo" à 160 livres tournois chacun.

Sachent tous que aujourd'huy datte desus presente par devant moy notaire Francoys Faure notaire et tabellion royal en la ville de cyte de Bourdx et seneschaussee de Guyenne en presence des tesmoins cy aupres escriptez [fo. 11r.] et nommez, ont este presentez et personnellement establiz George de la Place, Heliot de la Claverye, Estienne Dauplantey, Pierre Daurigny, Heliot Guichart, les tous charpentiers de barricques habitans en ceste ville de Bourdeaux, lesquelz de leurs bons grez et volonte se sont par ces presents lhouez et lhouent a Sire Jehan de Sigaran, marchand de Deba en Espagne a ce present stippullant et acceptant, et ce pour faire certain voyaige a la grasse en Terre Neufve pour et au nom ducelluydit de Sigaran dans certain navire auxdit de Sigaran appartenant et nomme les Troys Roys d'Absolo (?) moyennant le pris et somme de cent soixante livres tournoys pour le louaige d'ung chescun des susdit nommez pour ledit voyaige en es..(?) de la quelle somme ledit de Sigaran en a paie et baille p.tennent (?) a ung chescun des dessus nommez, Scavoir est, la somme de vingt livres tournoys laquelle somme de vingt livres tournoys pour ses (?) receue pardevant moydit notaire et tesmoins l'ung chescun des dessusdits en testons de cinq francs, tellement qu'ilz sont contantez remerciant (??) a exception de penne (?) moyene (?) et receu tous de cessans (?) promettant ledit de Sigaran aux dessus nommez les nourir et leur bailler vivres a eulx necessaires jusques arrivee syenne (?) de retour dudit voyaige ~~de la grasse~~ de Terre Neufve au lieu de Vidart ou a Saint Jehan de Lus, davantaige leur bailler et paier a chescun diceulx [# ou quequissoyt Roger Dalguelarraulo pour luy en ceste ville de Bourdx qui icelluy dit Dalguelarraulo a promys en declare (?) audit de Sigaran] ~~avant que commence a faire ledit voyaige estant audit lieu de Deba de St Jehan de Lus ou ledit navire est~~, Scavoir est, autres vingt livres tournoys pour ung chescun en et par ces presents de la susdit somme (?) et ce dans vingt jours prochainement venant, Et quant au restant que sera six vingt livres tournoys pour ung chescun, ledit de Sigaran promet par ces presents leur bailler et paier a ung chescun d'eulx, et ce quinze jours aupres eulx ayant fiact ledit voyaige audit Terre Neufve et eulx estans arrivez [fo. 11v.] a l'ung des susdit portz et eulx, et pour icelle somme restante leur paier a chescun promet ledit de Sigaran estant audit lieu de Saint Jehan de Lus levant (?) partir dicelle a faire ledit voyaige leur bailler pleger et cautionner pour icelle, et a este dict touteffoys que [mot] susdits locataires susnommez estans de retour dudit voyaige aussy l'eulx ou l'ung diceulx et ce prennans en et cas (??) avoir payement chescun de ladicte somme restante dedans lesdits quinze jours que en ce cas lesdits quinze jours fayts, ledit de Sigaran sera tenu comme a promis leur bailler a ung chescun d'eulx pour le temps qu'ilz demeureront davantaige ~~aupres lesdits quinze jours~~, Scavoir est, dix solz tournoys pour pour pour ung chescun, promettant aussy ledit de Sigaran audits susnommez que l'a et auroit qu'ilz fessent pris par guerre ou autre ennemi (?) en rayson dudit voyaige que en ce cas les demoera (???) de maniere des ennemys et les rennetre (?) a ce pays et royaume de France a ses propres coustz et despens [mot]

ensemble aussy ont promis et promet tous les susdits locataires sus nommez servir moyennement (?) les choses susdites ledit de Sigaran a faire ledit voiaige en la quallite susdite et ce a peyne de tous despens dommages interetz ... [fo. 12r...] ... fait a Bourdeaulx en presence de Sire Jehan de Girard marchand dudit lieu de Bidart pres Saint Jehan de Lus, Leonard Prinat et Naulin de Meyre, habitans en la presente ville et cyte a ce appelez le vingt quatriesme jour du moys de juing mil cinq cins soixante six.

Juan de Cigaran

[marque, H de la Claverie?] [marque, H Guichart] [marque] [marque, G de la Place]

Estienne du Plantey

N d MEIRE [et sa marque]

Pour avoyr este present, Pehiriart

- 18. ADG, 3E 6019 , f. 72r-v (F. Faure), 6 août 1566. Engagement, de Nicollas de la Porte, charpentier de barriques de Bordeaux, par Sire Jehan Doulx, bourgeois et marchand de Bordeaux, de faire un voyage en Angleterre à la sardine pour empaquetter les sardines et rebatre les barriques, pour le salaire de 24 francs bordelais, dont 6 lui sont baillés.**

Personnellement estably Nicollas de la Porte, charpentier de barriques de la presente ville, lequel de son bon gre et volonte a promis et promis par ces presentes a Sire Jehan Doulx, bourgeois et marchand de la presente ville a ce present et acceptant, faire certain voyage pour et au nom dudit le Doulx le soussigne en Angleterre dans l'une des barques par ledit le Doulx frettes pour aller a la sardine pour illec estant pacquier tant en grenyer (?) que barriques et barricotz, lesdits barriques et barricotz fonder rebapre et racoustrer et icelle rendre estanches pour les sardines [# que ung bon charpentier est tenu faire] qui seront necessaires pour la charge desdites deux (sic) barques, et pour ce faire, sera [fo.] tenu partir de la presente ville partant le jourduy et en moyennant la somme de vingt quatre francs bourdelloys, et en dessus de la quelle somme ledit le Doulx en a baille paye car ces presentes audit de la Porte six francs bourdelloys en testons et autres monnaye faisant ladite somme laquelle a preste tellement qu'il s'en est contante, et quant au restant qui est dix huit francs bourdelloys, ledit le Doulx promet les payer et bailler audit la Porte et ce dans huit jours ledit estant de retour dudit voyage et en ceste ville, et estans touteffoys [2 mots] ledit de la Porte desbaucher a faire autre besoigne... en presence de Jehan Doulx cordonnier et Lucas Bruneault laboureur... [signé Ledolltx]

19. ADG, 3E 5405, f. 440v-441r (N. Duprat), 19 octobre 1564. Procuration, par Vins Guillem de Casaubon et Pierre de Labat, tous deux bourgeois et marchands de Bordeaux, à Pierre Eyralt "serviteur dudit de Casaubon", d'aller à La Rochelle pour acheter de la marchandise non spécifiée jusqu'à 2,000 livres tournois.

"Sachent tous que pardevant moy Nicolas Duprat notaire et [fo.] tabellion royal en la ville de Bourdeaux et Senechaussee de Guyenne en presence des tesmoinges cy apres nommez ont este personnellement establis Vins Guillem de Casaubon et Pierre de Labat bourgeois et marchans de Bourdeaux lesquelz ont constitue par ces presentes leur procureur Pierre Eyralt, serviteur dudit de Casaubon, pour et au nom desdits constituans prendre et emprompter au lieu de La Rochelle de telz personaiges et a telles conditions qu'il trouvera et verra estant a faire la somme de deux mil livres tournoys, qui est pour chacun mil livres, et icelle somme de deux mil livres tz employer de par dela en marchandises telles et a qu'il verra au profit diceulx constituans, et icelles marchandises charger en navire ou barques et les envoyer en ceste veille, et pour la payment et restitution de ladtie somme de deux mil livres tz impromptees oblies les personnes et biens desdit constituans en la meilleur forme et en tout ce que dessusdit et que en dependra faire procurer et negotier tout ce que lesdits constituans ferroient et pourroient faire s'ilz y estoient en personne, promettant en luy sa foy avoir et tenir pour agreable tout ce que par sondit ledit procureur fera en ce que dessus et qu'en deppendra faire et negotier et excercer, soubzmis et renonciations, fait a Bourdeaux le xix d'octobre an Vc bxiiiij en presence de Arnaud Mezan et Ramond Nelon clercz habitans dudit Bourdeaux tesmoins a ce appelez.  
Pierre de Labat                      Guilhem de Cassaubon                      Meran tesmoin. R Nelon  
Duprat notaire royal"

20. ADG, 3E 5407, f. 1055r-v (N. Duprat), 10 septembre 1566. Attestation, par Sire Pierre de Labat, qu'une barrique de "balene" lui baillée par Sanchou de Burgaronne de St-Jean-de-Luz a été avariée.

Aujourduy dixiesme de septembre an Vc soixante six en presence de moy notaire roial en la ville de Bourdeaux et en presence des tesmoings bas nommez s'est presente en sa personne Sire Pierre de Labat bourgeois et marchand de Bourdeaux lequel a dit que aiant trois ou quatre jours a receu certain nombre de barricques plaines de baleine dont Sanchou de Burgaronne marchand de St Jehan de Luz luy avoit cy devant faicte vente pour bonne et marchande et de la nouvelle, et aiant presentement fait ouvrir lesdites barricques pour savoir si ladite balene estoit de ladite condition, il a trouve toute la baleine de l'une desdites barricques estre ~~toute noire ratier~~ de la vieille, puante, noire jusques dedans la chair, salle et chargee de crasse, d'huile infect et noir et autre que bonne et marchande, et afin d'en avoir reparation contre ledit de Burgaronne et autres pour luy servir comme de raison, il m'a requis ouyr sur ce par maniere d'atestation Johannis Duhard mestre du navire nomme la Marie de St Vizens, Marticot de Anciola, Menjon de Rotis et Martin de Moyrye les tous mariniers dudit lieu de St Jehan de Luz illec presents, lesquelz moyenant sermendt par eulx fait, este

avoir par moy susdit notaire interroges, ont dit, depose et ateste que ledit Sanchou de Burgaronne ~~mist et chargea~~ il a environ treze jours mist et chargea audit lieu de St Jehan de Luz dans ledit navire nomme La Marie, certain nombre de barricques de balene pour les conduire et delivrer audit de Labat en ceste ville, ce que ledit Duhard mestre dudit navire a fait, il n a ~~que~~ trois jours ledit navire este arrive sur le port de ceste ville [fo.] et lesquelles barricques ledit de Labat a fet ~~conduyre~~ metre dans son ~~chay et icelles fait~~ ouvrir presentement dans son chay a laquelle ouverture ilz ont assiste et veu que toute la balene de l'une desdites barricques estoit couverte comme de crasse d'huile noir quy avoit noircy ladite baleine par penetrer partout dedans la chair et l'avoit rendue puante et entierement gastee en sorte que ladite balene n'estoit aucunement bonne ni marchande, et croient quelle est balene vieille et non de la nouvelle et disant que cella provient de ce que ~~dans~~ la barricque ou ladite baleine ~~estoit~~ avoit ~~au~~ este auparavant remplye et abreuee d'huile de poisson, et ilz ont dit savoir pour estre de leur art et estat, et pour le tout avoir veu et este presents a la charge ~~de ladite baleine et l'ont comme este dans ledit navire en elle a este~~ descharge et conduite de ladite balene jusque ~~en ceste ville l'ont vuet conduire~~ au chay dudit de Labat ~~reconnoissent~~ defonser et reconnoissent ladite barricque et balene estre decelles que ledit de Burgaronne chargea dans ledit navire pour bailler audit de Labat lequel les choses susdites et m'a requis acte pour luy servir ~~entente~~ ce comme de raison luy ay octroye, fait a Bordeaux en presence de Pierre de Saignes et Jehan Desbatz habitans dudit Bourdeaux tesmoins a ce appellees et requis.

Duprat notaire royal

### Index des noms propres apparaissant dans le texte principal

Alfonse, Jean: 92, 97  
*Amsterdam*: 14  
 Andalousie: 43, 81, 156  
 Angleterre: 1  
 Angoulême: 169  
 Anvers: 98, 110, 111, 112, 115, 116  
 Arbalet, Pierre (tonnelier): 220  
 Arbanatz: 201  
 Arrieta, Ramon de (capitaine du San Juan): 4, 171  
 Arriurdin, Pedro de (capitaine): 226, 229, 236  
 Authic, Léonard (tonnelier): 225  
 Barkham, Selma: 9, 11, 24, 94, 99, 101, 102  
 Barnstaple: 43, 116, 117  
 Barreau, François (facteur): 87  
 Barros, Cristóbal de (agent royal): 93  
 Bayonne: 22, 80, 88, 100, 109, 158, 163, 219, 232  
 Bazadais: 202  
 Bellay, Mathieu de (marchand): 225  
*Belle*: 14, 19  
 Bernard, Jacques: 9, 22, 27, 71, 72, 81, 114, 196, 200  
 Berthet, André (notaire): 190, 205  
 Biarritz: 95  
 Bidart: 217, 232  
 Bilbao: 80, 92, 98, 110, 112  
 Binford, Lewis: 29, 30, 33, 37, 172, 180  
 Biscarosse: 90  
 Blaye: 80  
 Bloch, Marc: 28  
 Bonin, Heliot (tonnelier): 132, 133  
 Bonnin, Guilhem (tonnelier): 218  
 Bonyn, Vincent (marchand): 41, 78, 79, 202  
 Bourgneuf-en-Retz: 78, 127  
 Bradley, Charles: 7, 38, 58, 60, 61, 62, 63, 176  
 Brane, Nicolas de (tonnelier): 132, 133  
 Brane, Perrin de (tonnelier): 152  
 Braudel: 24, 25, 26, 27, 28, 31, 35, 44, 81, 242  
 Brest: 9  
 Bretagne: 22, 45, 55, 62, 69, 75, 76, 77, 78, 83, 89, 110, 121, 122, 156, 195  
 Brigot, Raoul (notaire): 191, 223  
 Brouage: 96  
 Bruges: 20  
 Brutails, J.-A.: 50  
 Buitres: 4, 8, 10, 45, 94, 95, 153, 159, 161, 164, 166, 169, 173, 235  
 Burgos: 24, 34, 42, 98, 102, 108, 116

Cadix: 81, 156  
 Caille, Gabriel (visiteur de poissons): 175  
 Calais: 22  
 Canada Pequeña: 94, 235  
 cap des Peines: 93  
 Cap-Breton: 92  
 Cap-Clear: 92  
 Capbreton: 84  
 Carrión Arregui, Ignacio: 57  
 Castaigne, Jean (notaire): 194  
 Castille: 65, 67, 110, 111, 112  
 Cateau-Cambrésis: 10, 96  
 Cazamajour, Pierre de (notaire): 190  
 Chartons, les: 221, 222  
 Château-Baie (Xateo): 94, 95  
 Chaunu, Pierre: 28, 82, 103  
 Chemendy, Jehan de (capitaine): 86, 87  
 Çigaran, Juan de: 217, 218, 225  
 Claverye, Héliot de la (tonnelier): 221  
 Cocula, Anne-Marie: 18, 50  
 Colindres (Asturies): 67  
 Conflans, Antoine de (marin): 54  
 Conquet: 77  
 Cordouan: 80  
 Couëran: 72  
 Croisic: 77  
 Dalguelarraudo, Roger (marchand): 218, 219  
 Dartiguelongue, Pierre (visiteur de poissons): 175  
 Dartmouth: 43, 116, 117  
 Daurigny (famille de tonneliers): 220  
 Deba: 80, 111, 112, 217  
 Deetz, James: 31  
 Diderot, Denis: 14  
 Dieppe: 23  
 Dinan: 127  
 Dolet, Etienne: 216  
 Dordogne: 169, 200, 201  
 Doursther, Horace: 56  
 du Plantey, Guilhem (tonnelier): 218  
 du Toys, Jehan (tonnelier): 192, 202  
 du Vergier, Augier (tonnelier): 192, 213, 223  
 Dubois, Jean (notaire): 190  
 Duhamel du Monceau, Henri: 14  
 Dunan, Mingeon et Bernard (tonneliers): 219, 220, 231, 234  
 Duprat, Nicolas (notaire): 40, 188, 191, 231  
 Echaniz, Domingo et Simon (harponneurs): 3, 4, 6, 57, 107, 110



Esquibat, Toussaint (tonnelier): 218  
 Fanneau (Fauveau), Martin (tonnelier): 41, 223  
 Faure, François (notaire): 188, 190, 217, 222  
 Feydieu, Jehan (tonnelier): 189, 190, 213, 217  
 Flandre: 1, 43, 112, 116,  
 Fontanyer, Aymont de (tonnelier): 192  
 Fontarrabie: 9, 83  
 Fougeroux de Bondaroy, August-Denis: 14, 131, 140  
 Gaberie, Johannes de (capitaine): 223  
 Galice: 9, 99  
 Gallinato, Bernard: 21, 182  
 Gênes: 44  
 Gijón: 93  
 Glassie, Henry: 31  
 Grenier, Robert: 6  
 Guay, Sixte (notaire): 151  
 Guetaria (Getaria): 98, 110, 111, 112  
 Guibal, Frédéric: 39, 46, 47, 48, 64, 71, 126  
 Guipúzcoa: 1, 41, 56, 57, 62, 65, 98, 101, 107, 156, 157, 227, 245, 246  
 Guychard, Hélot (tonnelier): 224, 225  
 Hacquebord, Laurens: 102  
 Hanse: 13  
 Harrisse, Henry: 9  
 Haute Bretagne: 1, 44, 245  
 Hoa, Domingo de (notaire): 3, 4  
 Hocquet, Jean-Claude: 53, 56  
 Hornos, los: 94, 95, 101  
 Hosten, Guilhem (tonnelier): 152, 204-207  
 Hulst, Ron: 17  
 Ilfracombe: 116  
 Indes occidentales: 43, 82  
 Innis, Harold: 102  
 Ipswich: 43, 114, 116  
 Jehan, Jehan de (marchand): 224-225  
 Jehanne de Marennes: 87  
 Johnson, Mathew: 31, 35, 36, 119, 207  
 Keppler, Johannes: 13  
 Kerhervé, J.: 73  
 Kilby, Kenneth: 131, 137  
 La Rochelle: 55, 74, 92, 93, 96, 98, 114, 116, 158, 247  
 Labarthe, Anthoine de (tonnelier): 222  
 Labourd: 1, 65, 100, 101, 234  
 Lajus, Anthoine de (capitaine): 86, 219, 231, 233  
 Lalanne, François de (notaire): 191  
 Landes: 90  
 Langon: 159

Lanterque(?): 77  
 Laplace, Georges (tonnelier): 218, 219, 220, 221, 222, 225, 231, 234, 241  
 Laredo: 80, 92, 98, 110, 112, 114, 247  
 Ligaray, Jehanbert de (tonnelier): 222  
 Lisbonne: 96  
 Lock, Michael: 117  
 Lomellina: 44  
 Londres: 2, 43, 49, 114, 116, 117  
*Machault*: 14  
*Magdeline*: 6  
 Marcil, Eileen: 19  
 Mardyk: 22  
 Marennes: 74, 87, 90  
*Marie de Cónac*: 86, 178  
*Marie de Capbreton*: 87  
 Martinez de Amilibia, Juan (marchand): 228  
 Mathias, Peyronne (épouse de tonnelier baleinier): 219  
 Meyre, Naulin de (tonnelier): 189, 190, 213, 218, 221  
 Middelbourg: 78, 116,  
 Mollat, Michel: 22, 23, 27, 37  
 Morbihan: 77  
 Morlaix: 114,  
 Mutriku: 227, 228  
 Mynvielle, Arnaud, Phelip, Bertrand (marchands): 171, 193  
 Nantes: 40, 43, 48, 71, 72, 73, 78, 87, 112, 114, 123  
 Noirmoutier: 74  
 Normandie: 1, 89,  
*Nuestra Señora de la Conceçion*: 4  
 Olaçaval, Esteban de (tonnelier): 236  
 Oléron: 23, 74, 90, 232, 240  
 Oñati: 42  
 Orio: 3, 110  
 Ottawa: 7, 41  
 Panckoucke, Charles Joseph: 14  
 Parcs Canada: 5, 7, 38, 39, 41, 157  
 Paris: 53  
 Parkhurst, Anthony: 102, 117  
 Pasajes (Passages): 80, 110, 111, 114, 156  
 Pauillac: 80  
 pays de la Manche: 1, 11, 23, 73, 98, 112, 115, 118, 156, 174, 195, 247  
 Pays-Bas: 158  
 Pellerin: 72  
 Pepeyron, Estienne (tonnelier): 189, 190  
 Périgord: 121, 200, 202  
 Picardie: 158  
 Pintadelle de Saint-Just: 83

Pirenne, Henri: 22  
 Pontcastel, François de (marchard): 87  
 Poussou, Jean-Pierre: 20, 182  
 Proulx, Jean-Pierre: 9, 11, 24, 42, 65, 100-102, 109, 160  
 Québec: 19  
 Rabelais, François: 92  
 Red Bay, épave de: 31, 58, 68  
 Red Bay: 1, 4, 5, 7, 8, 19, 45  
 Redon: 72, 78  
 Renouard, Yves: 50, 51  
 Roberel de Clemens, M.: 170  
 Roche Bernard, la: 72  
 Ross, Lester: 7, 17, 19, 35, 38, 40, 58, 119, 136-140, 157, 160, 166-168, 176, 177  
 Rouen: 41, 98, 110, 111, 112, 115, 116  
 Roustey, Bernard (tonnelier): 224, 225  
 Russie: 117, 160,  
 Sables-d'Olonne: 92  
 Saddle, l'île: 4, 7, 8, 167  
 Saint-Émilion: 78  
 Saint-Eulalie (paroisse): 186  
 Saint-Gilles-sur-Vie: 84  
 Saint-Jean-de-Luz: 80, 83, 88, 95, 217, 223, 232  
 Saint-Macaire: 89  
 Saint-Malo: 77, 127,  
 Saint-Michel (paroisse): 186-194, 201, 213, 215, 216, 224  
 Saint-Nazaire: 77  
 Saint-Rémy (paroisse): 186-194, 201, 211, 213, 215, 220, 221, 222  
 Saint-Sébastien: 80, 86, 87, 88, 98, 106, 110, 112, 115, 219, 231, 233  
 Saint-Vincent (Ciboure): 83  
 Saintongeais: 83, 201  
*San Juan*: 3, 4, 5, 6, 57, 107, 109, 110, 171  
*San Nycolas*: 100  
 Schiffer, Michael: 246  
 Semper, Joan Andres de (actionnaire du *San Juan*): 171  
 Séville: 13, 81, 82  
 Shackelford, Kerry: 17  
 Smith, Adam: 14  
 Sorasu, Domingo de (capitaine): 237  
 Sosson, Jean-Pierre: 20  
 Soteau, René (notaire): 151, 188, 191  
 Southampton: 43, 117  
 Spitsberg: 10, 102  
 Spry, Irene: 33, 95  
 Talence: 186, 194  
 Tanguy, Jean: 48, 71, 121  
 Taransaud, Jean: 15, 126, 131

Tchernia, André: 17  
Tolosa: 24, 42  
Toulouse: 112  
Trigger, Bruce: 30  
*Trois Roys d'Absolom de Deba*: 217  
Turgeon, Laurier: 11, 23, 79, 84, 101, 103  
Turner, Frederick: 244  
Urtubie: 83  
Valeri, V.: 34  
Valladolid: 2, 4, 24, 42  
Vernet, Joseph: 211  
Villefranche-sur-Mer: 44  
Vizcaya: 65, 67, 223  
West-Country: 115, 116  
Yarmouth: 23  
Yeu, île de: 74  
Zeria, côte de: 3, 153, 159, 161, 174, 207, 216  
Zumaia: 80



**BRAD LOEWEN**

**LES BARRIQUES DE RED BAY  
ET L'ESPACE ATLANTIQUE SEPTENTRIONAL, VERS 1565**

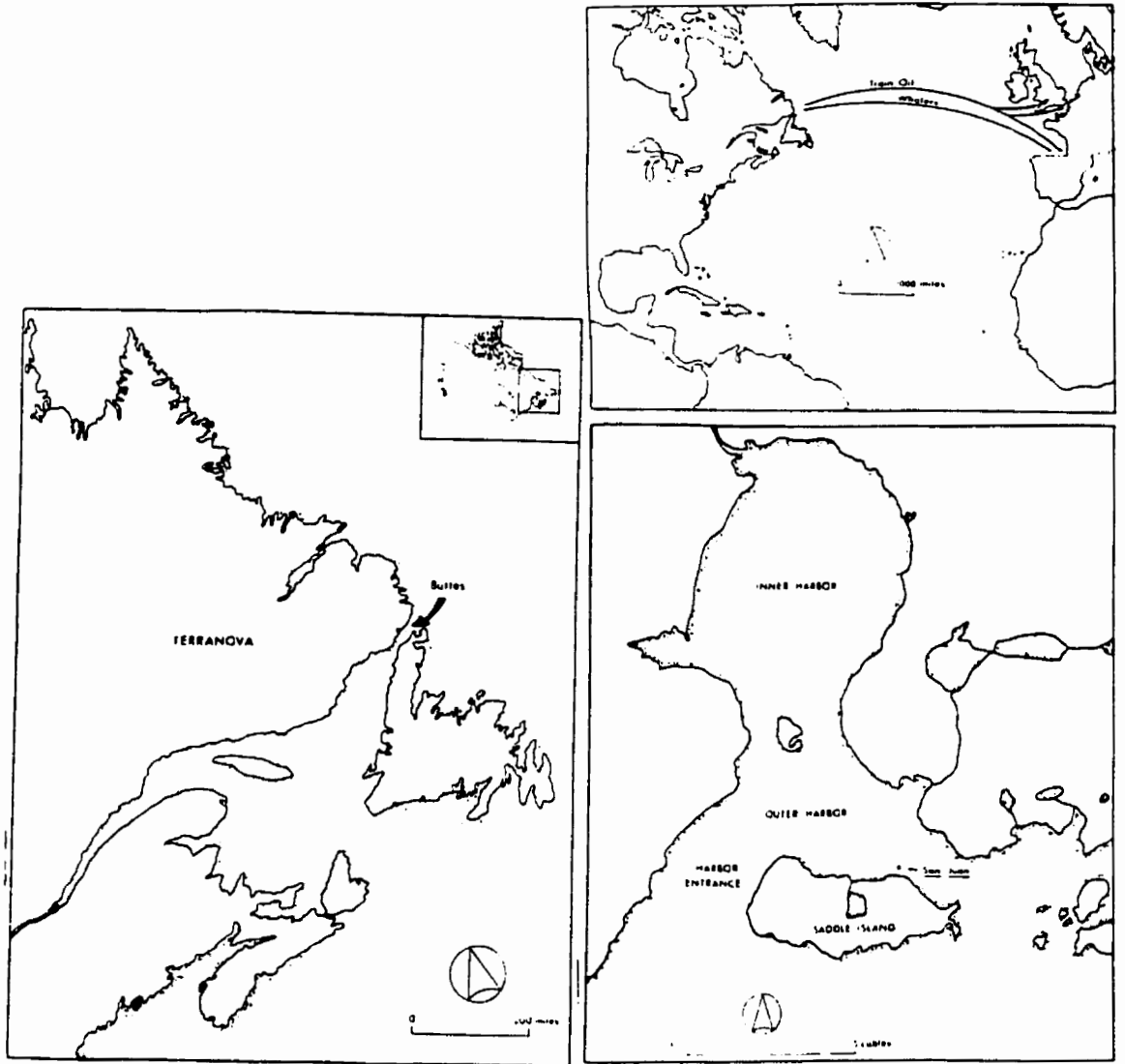
**Volume 2. Illustrations**

Thèse  
présentée  
à la Faculté des études supérieures  
de l'Université Laval  
pour l'obtention  
du grade de Philosophiae Doctor (Ph.D.)

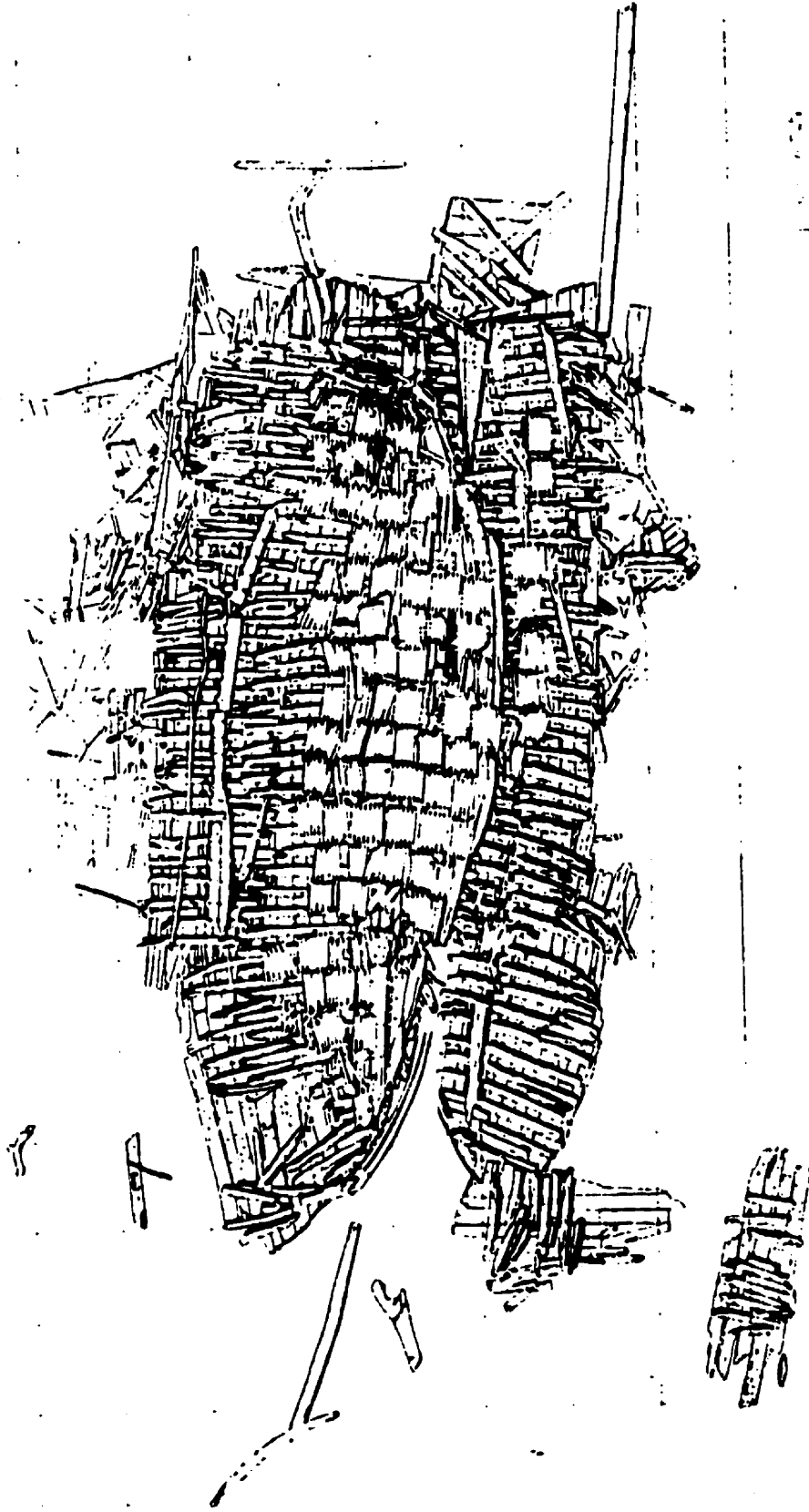
Département d'histoire  
FACULTÉ DES LETTRES  
UNIVERSITÉ LAVAL  
QUÉBEC

**SEPTEMBRE 1999**

© Brad Loewen, 1999



1. La route de Terreneuve, la position de *Buttes* dans le détroit de Belle-île et la rade de Red Bay. S. Epps, Parcs Canada.

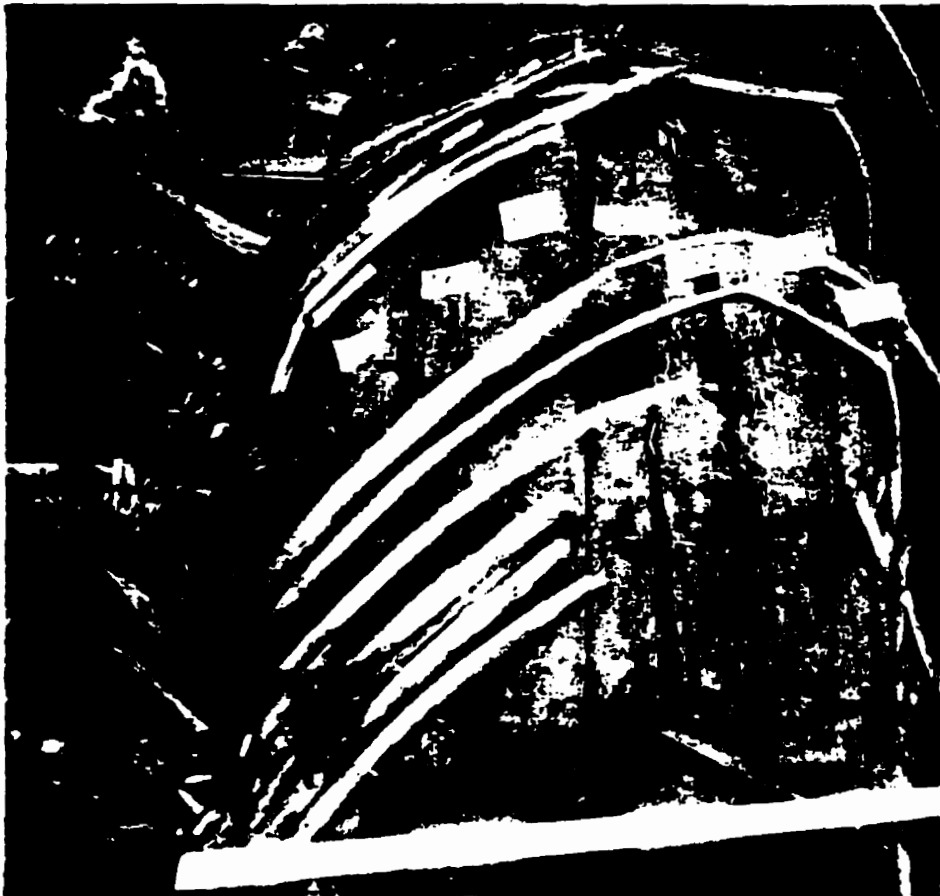


2. Les vestiges architecturaux et les barriques *in situ* à Red Bay. Parcs Canada, 24M-84-101-9.

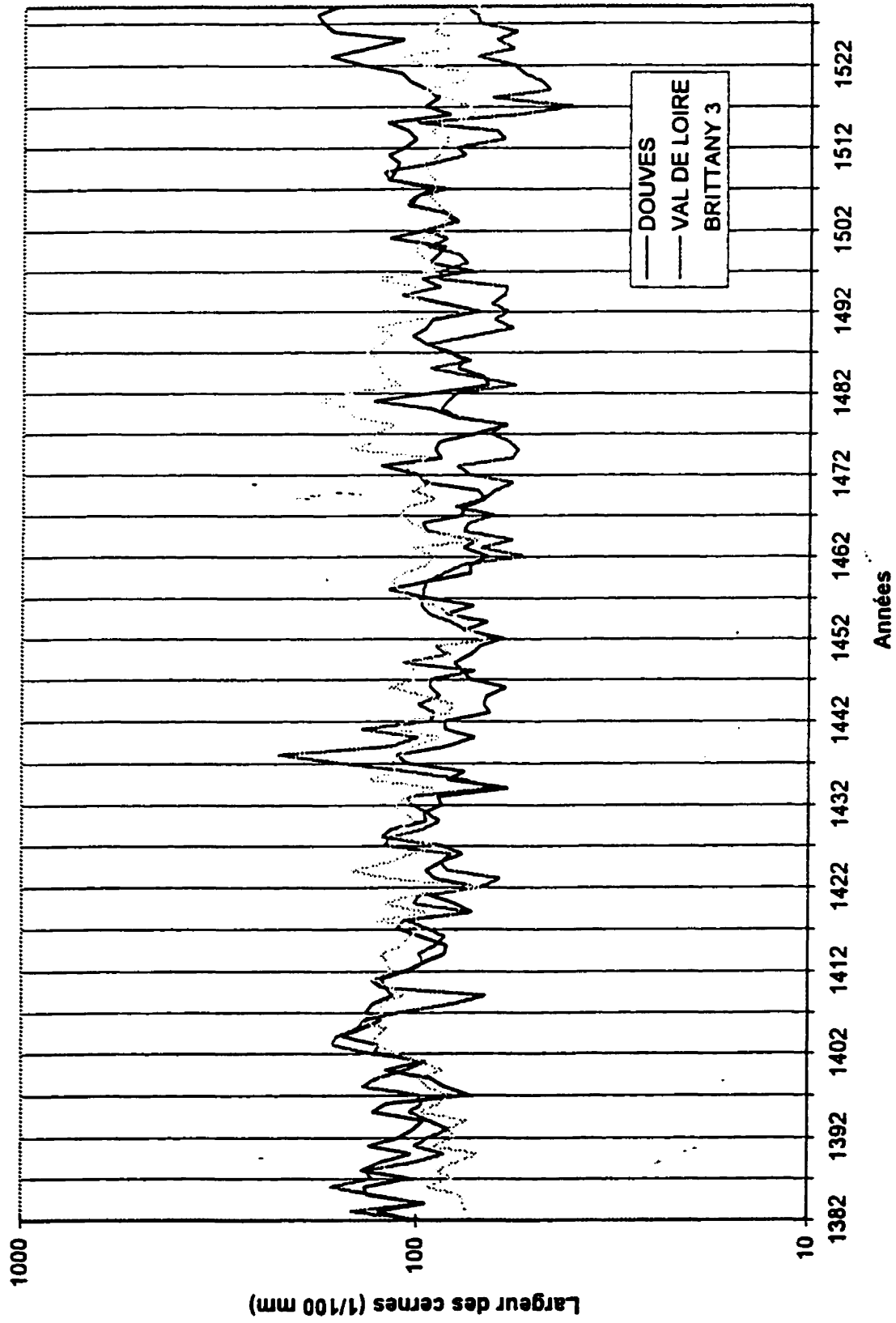




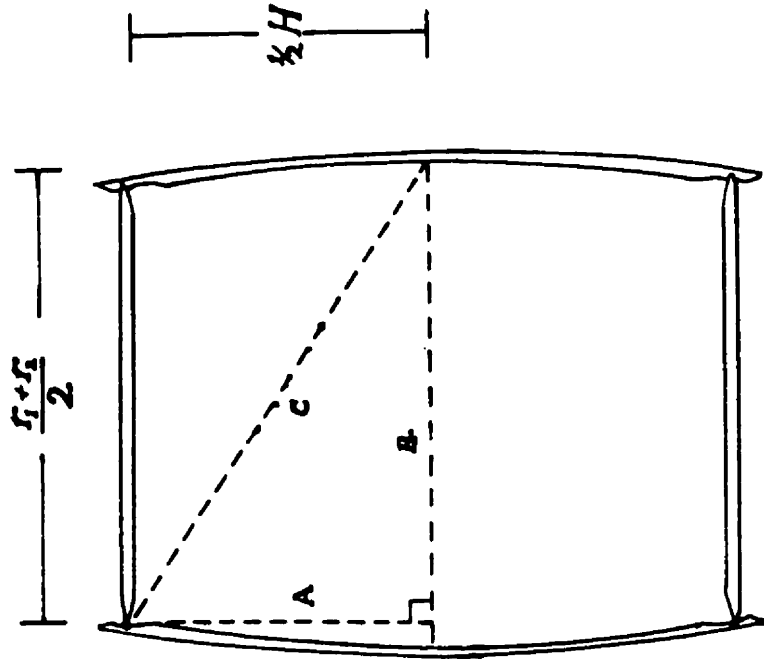
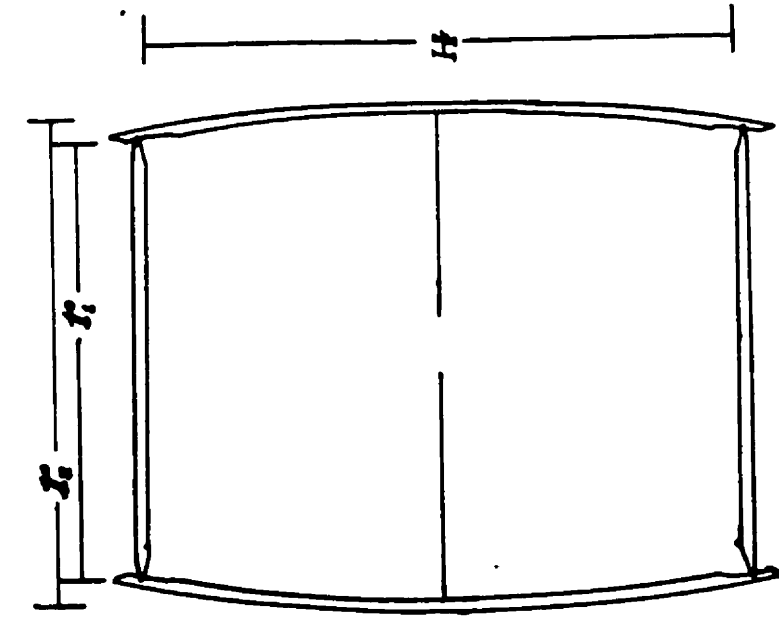
3. La «sous-opération» 12M (quadrant sud-est) au milieu du gisement, lors de dégagement de la première couche de futaille éparses en 1979. D. Pagé, Parcs Canada, 24M-86M.



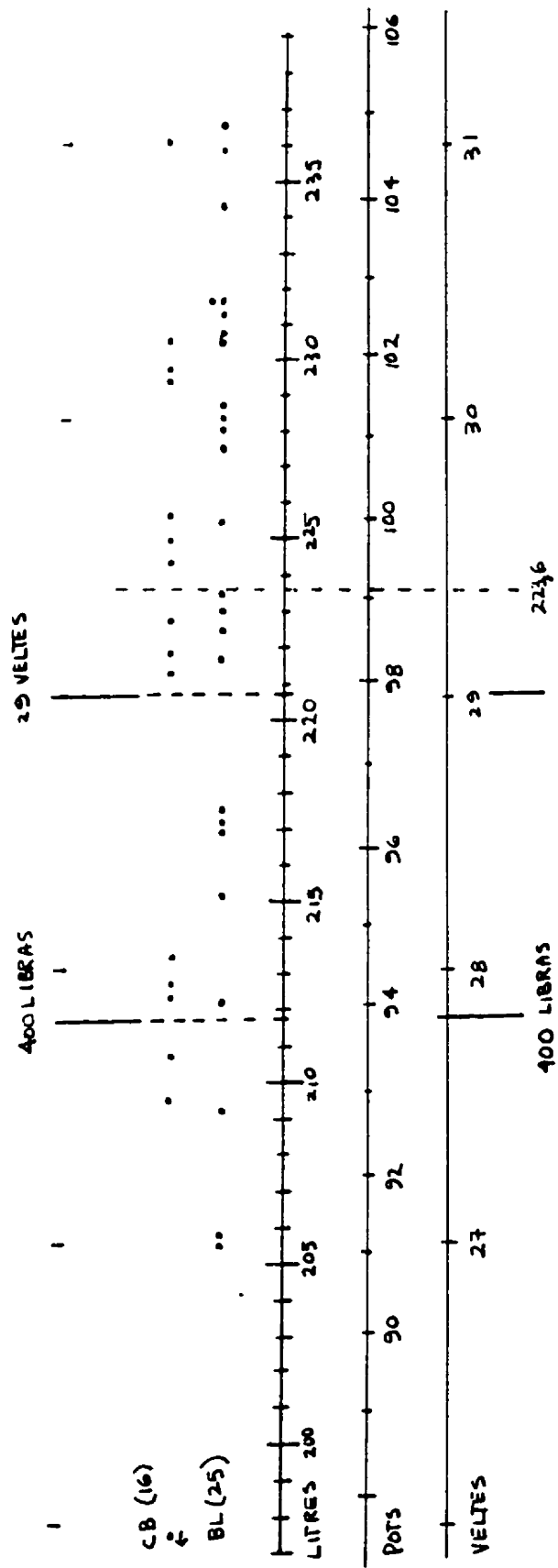
4. Barriques bien conservées dans les «sous-opérations» 18M (sud-est) et 12N (nord). R. Grenier, Parcs Canada, 24M-176M et J. Ringer, Parcs Canada, 24M-106M.



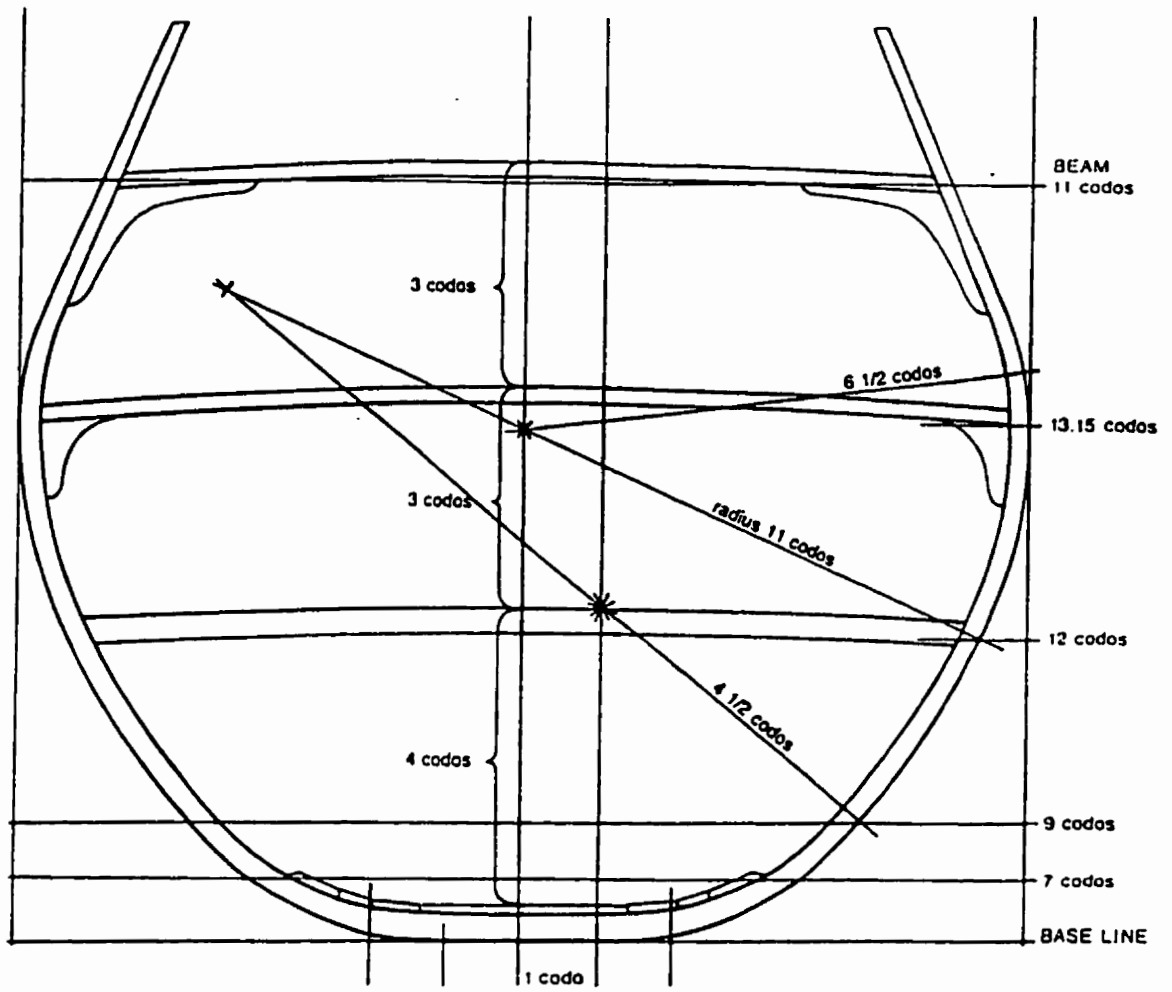
2.1. Chronologie moyenne des douves de barrique de l'épave de Red Bay synchronisée sur les référentiels Val de Loire et Brittany 3. F. Guibal.



2.2. Comparaisons des méthodes pour calculer la capacité d'une barrique: à gauche, selon la formule cylindrique, à droite, selon la formule du double cône tronqué. B. Loewen.

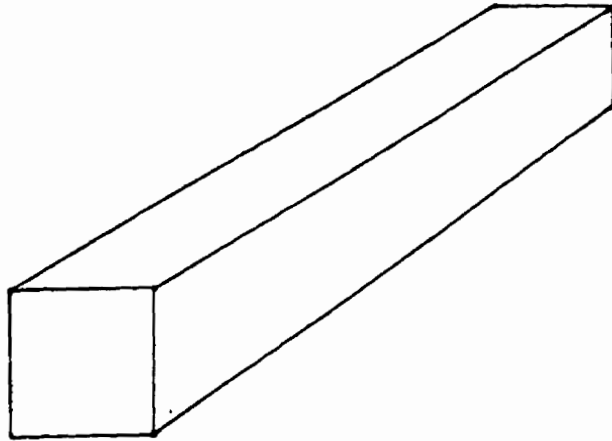


2.3. Présentation graphique des capacités de 41 barriques. Les 16 capacités obtenues par C. Bradley forment la rangée supérieure, les 25 nôtres forment la rangée inférieure.

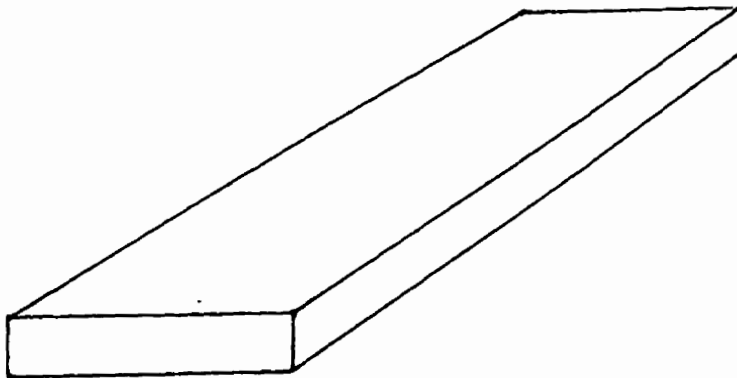


07 07 15  
C. PIPER

2.4. La section centrale de la carène reconstituée du baleinier de Red Bay, montrant l'emploi du *codo* de 57,46 cm dans la conception du navire. C. Piper, Parcs Canada, 24M-95-103-20.

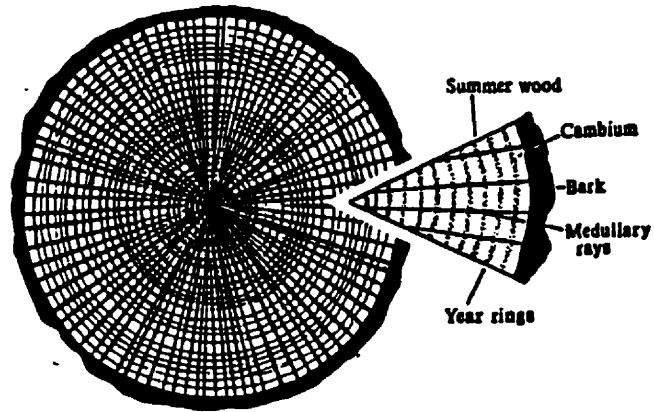


Le *codo de madera*, ou de membrure,  
 égalait 8 *pulgadas* carrés par 1 *codo* de long après sciage  
 (19,1 cm<sup>2</sup> par 57 cm).

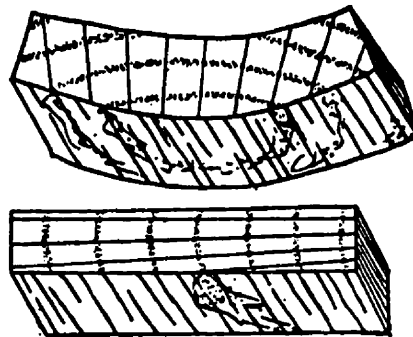


Le *codo de tablazon*, ou de planche,  
 égalait 16 *pulgadas* par 3 *pulgadas* en section par 1 *codo* de long, encore après sciage  
 (38,3 cm par 7,2 cm par 57,5 cm).

2.5. La métrologie forestière en Biscaye, d'après J.B. Villareal de Berriz (1736). B. Loewen.

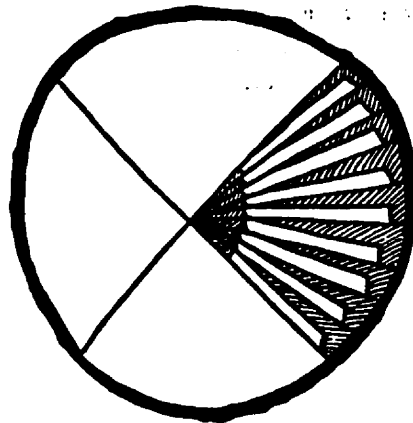


89. Section through an oak tree.



40. (*Upper*) Section through a stave improperly cut.

41. (*Lower*) Section through a stave cut on the quarter.



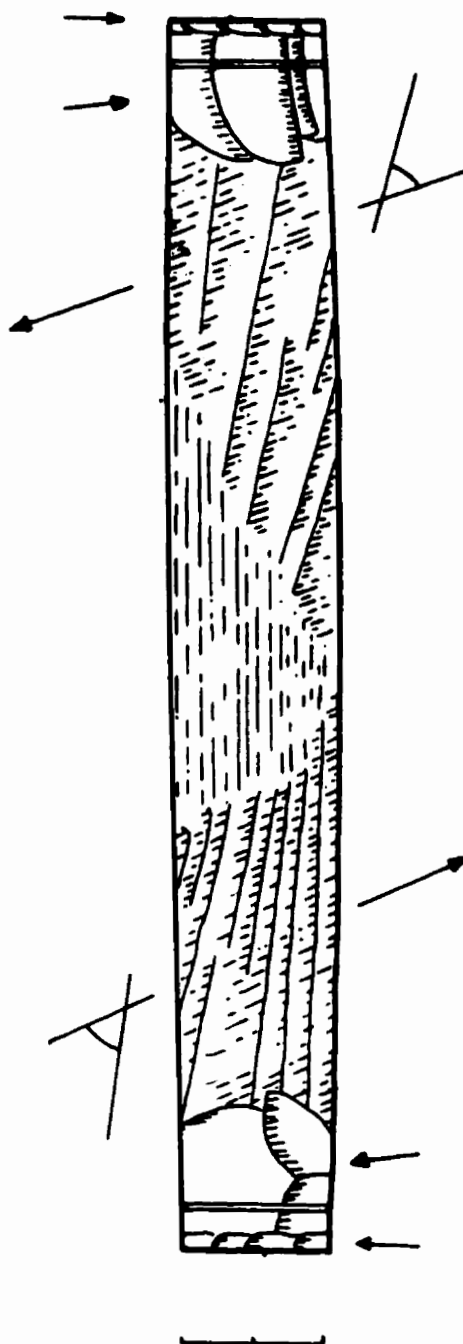
42. Section through an oak tree showing the quartered staves and waste.

4.1. Le débitage radial de douves et l'orientation des fibres dans la douve qui en résulte. K. Kilby, *The cooper and his trade* (Londres: John Baker, 1971), pp. 70-73.





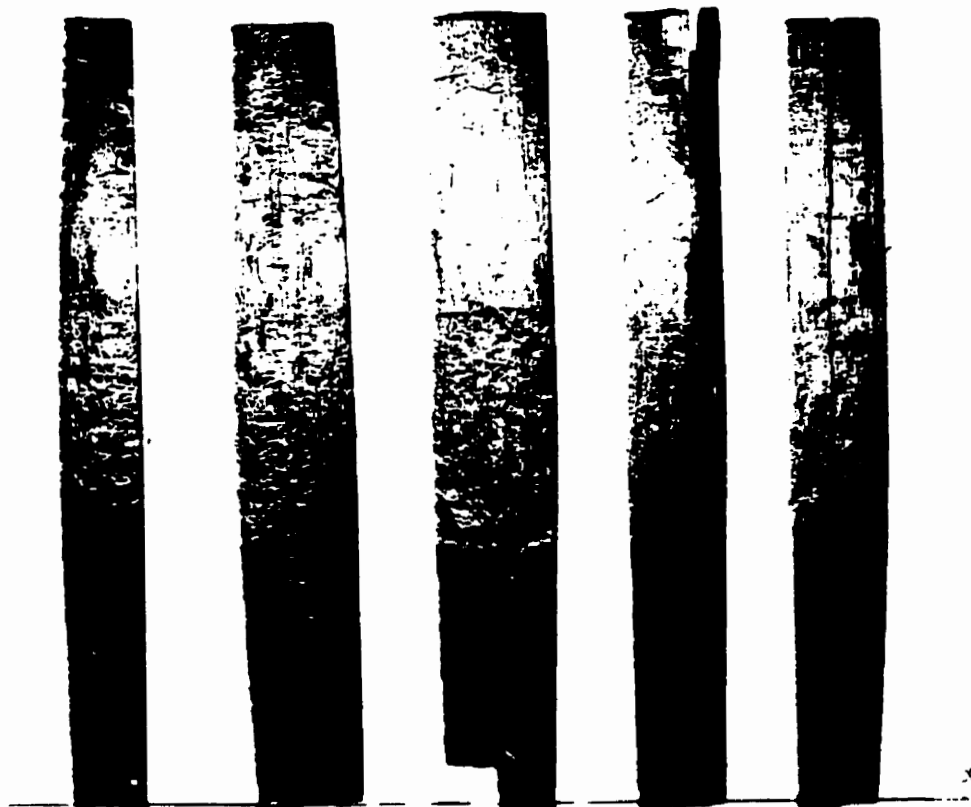
4.2. Pièce maîtresse 24M-14M6-3, face interne, montrant les surfaces fendue et dolée, cette dernière présentant des «marques d'arrêt», des stries diagonales et le chanfrein périphérique. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-62-C.



4.3. Direction des coups d'outil (doloire et asse) sur la douve 24M-16N26-10. B. Loewen.



4.4. Un doleur à Cognac au XIX<sup>e</sup> siècle, montrant la façon de tenir l'instrument et les chutes de bois.  
Tiré de J. Taransaud, *Le livre de la tonnellerie* (Paris: la Roue à livres, 1976), p. 67.



4.5. Douves (faces externes), montrant la silhouette facettée et la dégradation superficielle à la bouge. Notons, de gauche à droite: (i) les trous de cheville, (ii) le «trait d'assemblage» simple, (iii) l'ébréchure au jable et le cercle débutant le «trait d'assemblage» (iv) le «trait d'assemblage» double et (v) une fente longitudinale. L. Ross, Parcs Canada RA-373X.

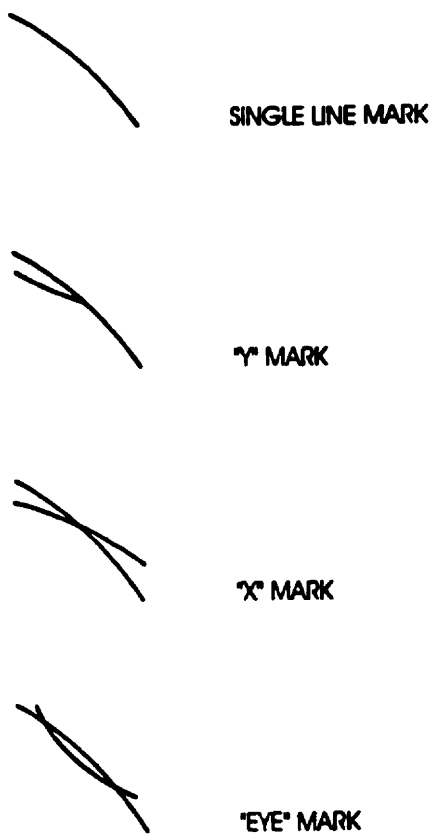


1. Listing the staves

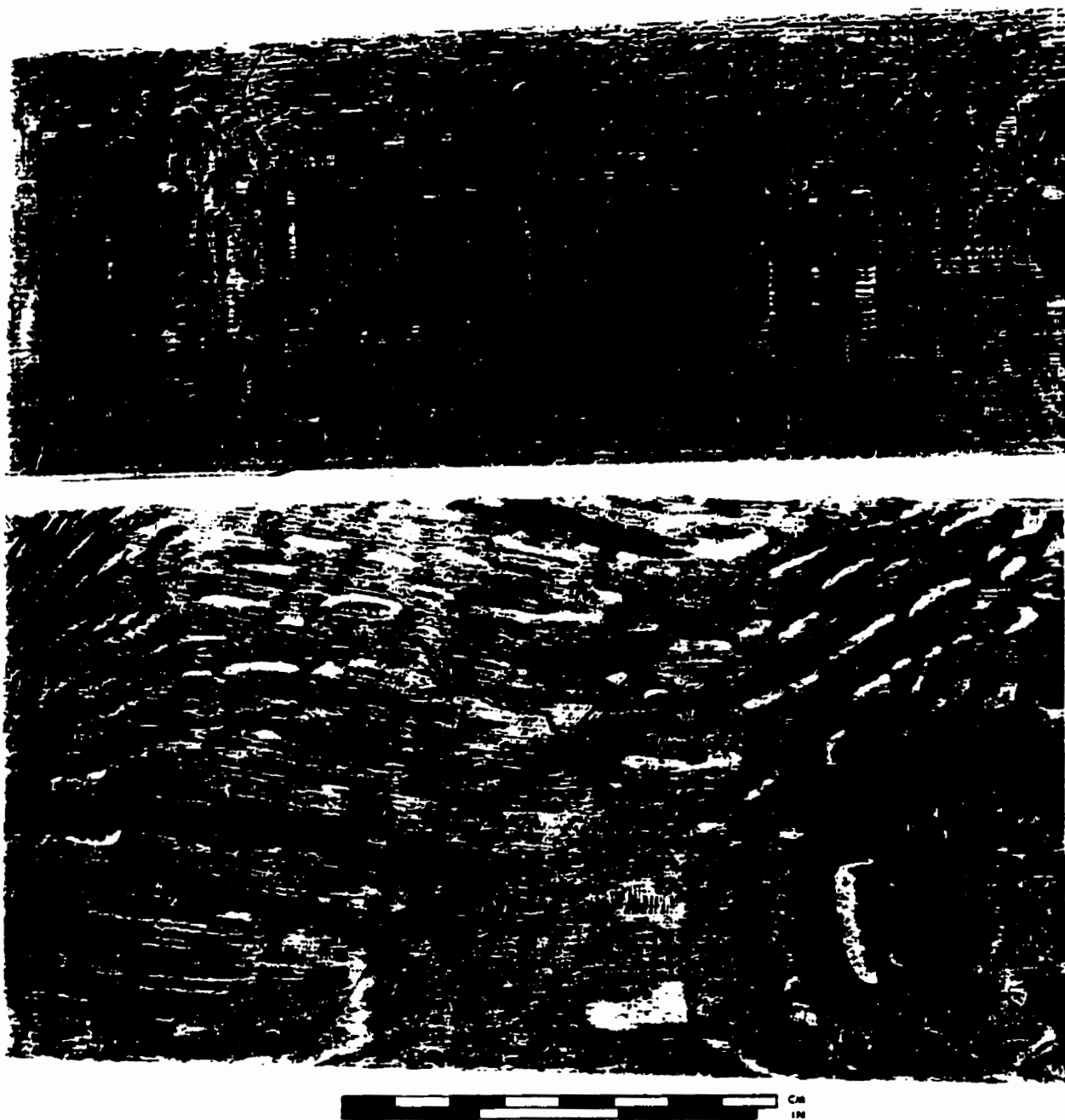
4.6. Le fléchage d'une douve au St. Albans City Museum. R.A. Salaman, tiré de K. Kilby, *op. cit.*, planche 1.



4.7. Chateau en hêtre, 24M-12M7-16 (face interne), montrant les traces du taille-fond sur le chanfrein et de la doloire sur la surface. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-61-D.

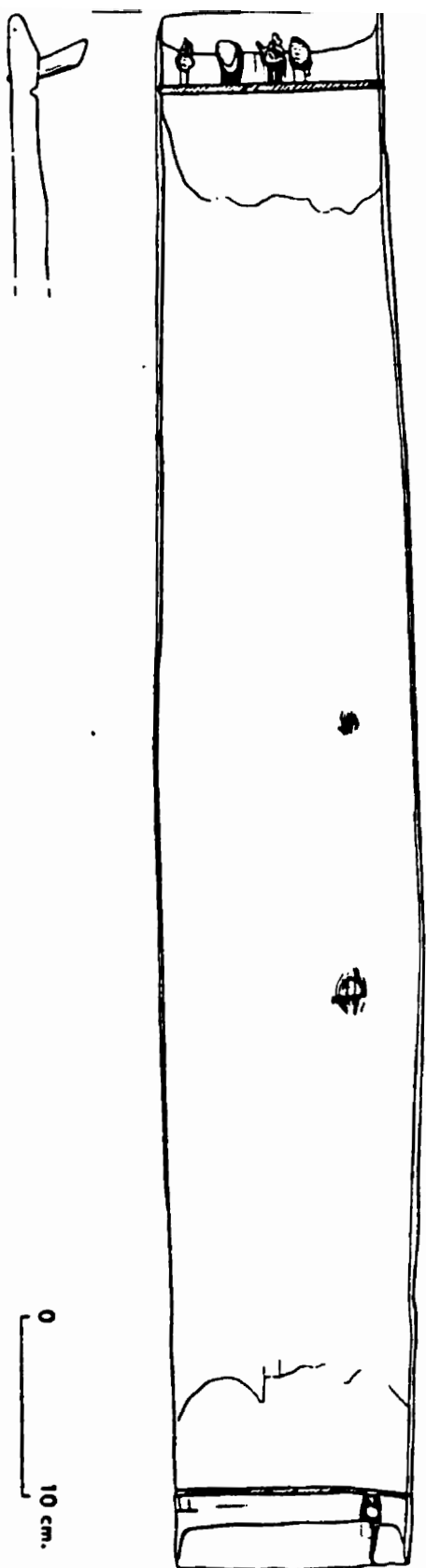


4.8. Les quatre styles de marque de triage relevés par L. Ross.

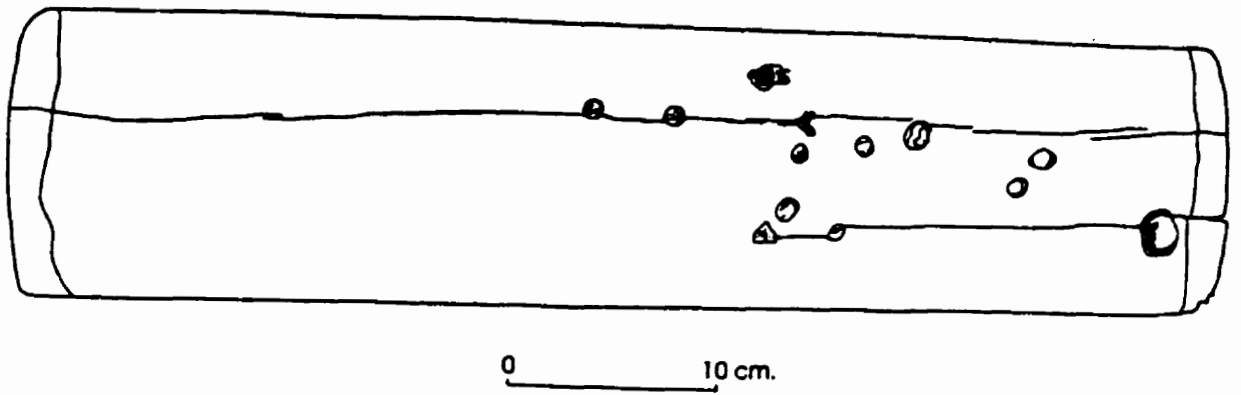


4.9. Marques de triage sur les douves 24M-14N6-12 et 24M-14M5-15 (faces externe), montrant celle en forme de «y» sur une douve en hêtre et celle en forme de «x» sur une douve en chêne. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-50-A et WS-50-B.

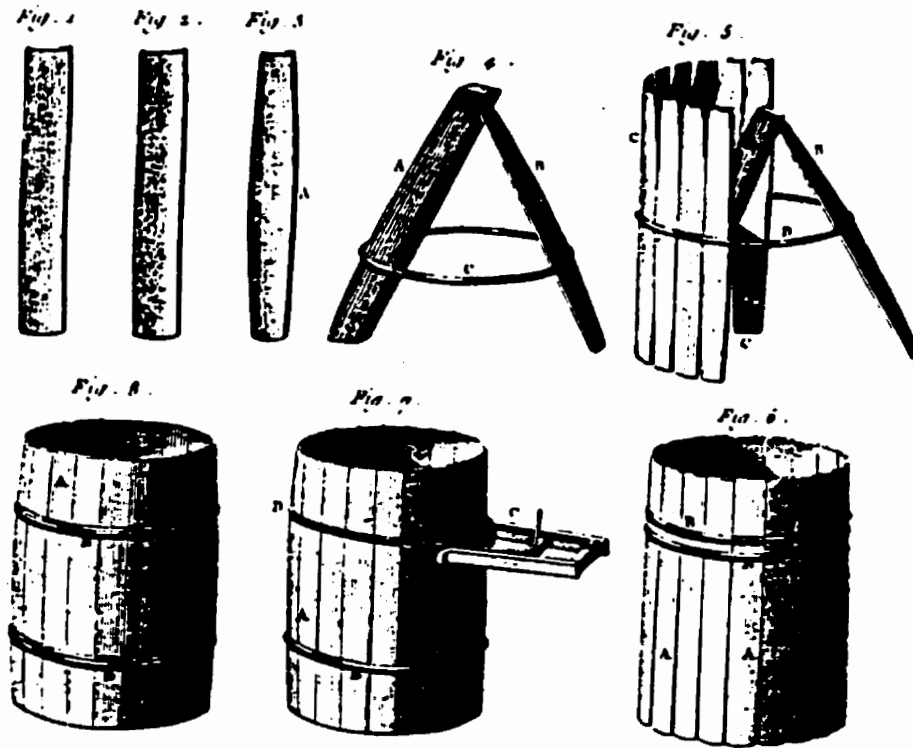




4.10. Douve 24M-18N30-1 (face interne) montrant des trous rebouchés au milieu et, à chaque bout, des chevilles pour tenir en place la barre. D. Kappler, Parcs Canada.

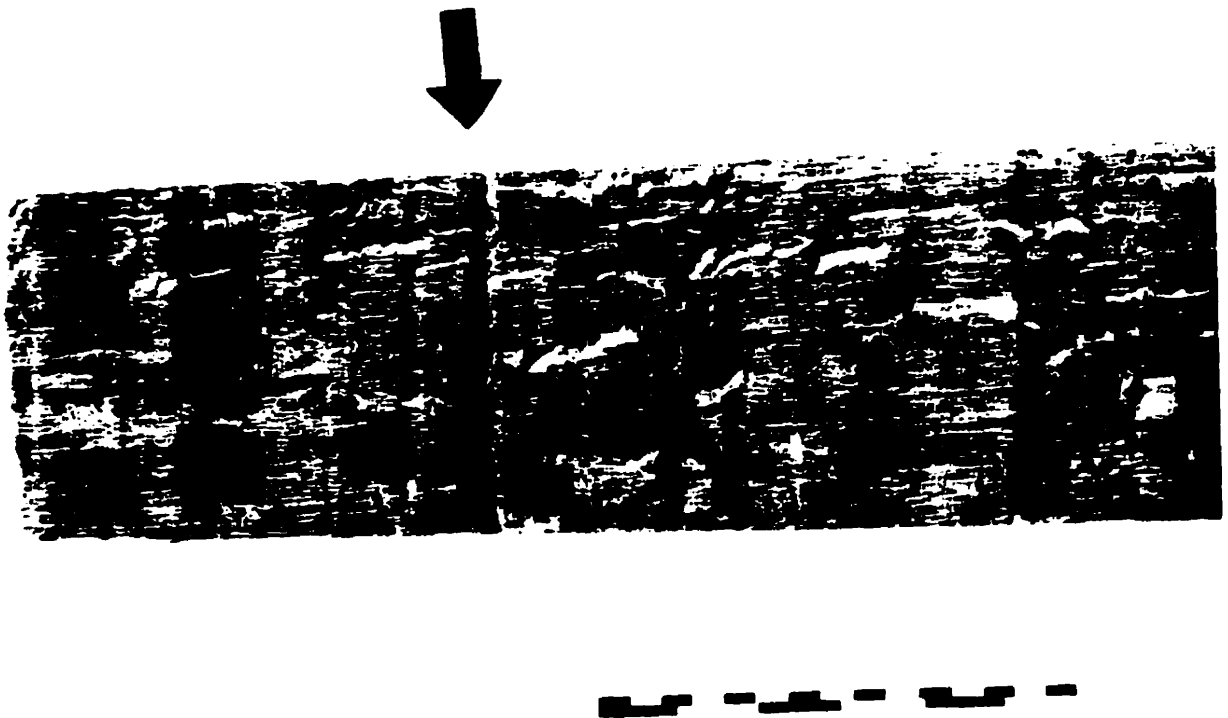


4.11. Pièce maîtresse 24M-12L10-20, montrant de multiples trous rebouchés et un trou d'aération plus large près du chanfrein. D. Kapler, Parcs Canada.



Les opérations de mise en  
forme d'après  
« L'Encyclopédie » de Diderot  
et d'Alembert, 1751-1772.

4.12. Les opérations du montage et du cintrage avec le bâtissoir d'après Diderot et d'Alembert, *Art du tonnelier* (Paris: 1751).



4.13. Douve 24M-12M12-12 (face externe), montrant la marque du câble du «bâtissoir» qui apparaît comme une bande de fibres cassées. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS55-B



4.14. Le cintrage à feu à la Tonnellerie Martiartu, montrant le câble du treuil autour du fût. X. Otero, tiré de X. Otero et P. Yoldi, *Martiartu Kupelgileak* (Iruñea: l'Auteur 1986), p. 33.



4.15. Douve 24M-14M4-18 (face interne), montrant la zone centrale carbonisée lors d'un «chauffage» mal réglé de la coque. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-53-B.

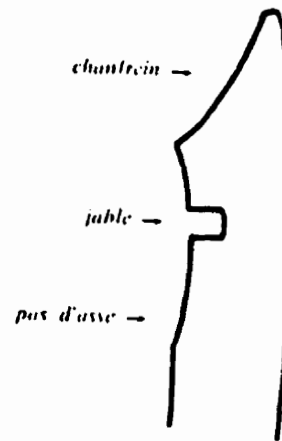


4.16. Douve 24M-18N5-1 (face interne), «rejablée» à chaque bout et excavée où elle a été légèrement carbonisée. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-49-A.



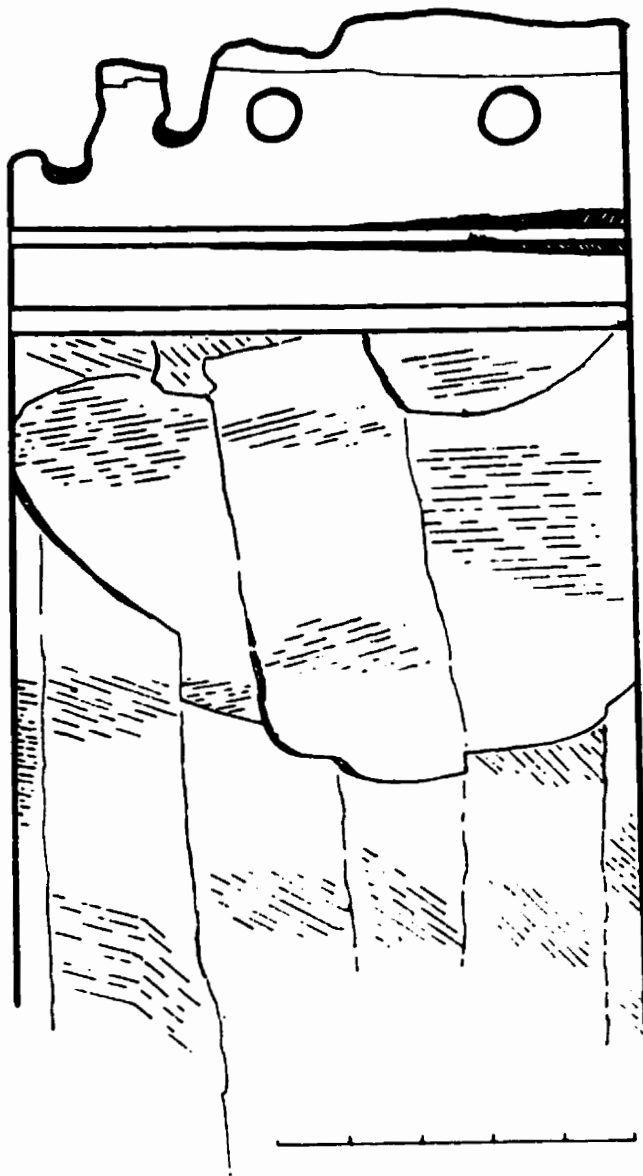
4.17. Démonstration du rognage, aussi dit «écabossage», à forts coups d'asse. La barrique est posée sur la «selle à rogner» ou «rogne-dais». Tiré de J. Taransaud, *op. cit.*, p. 25.



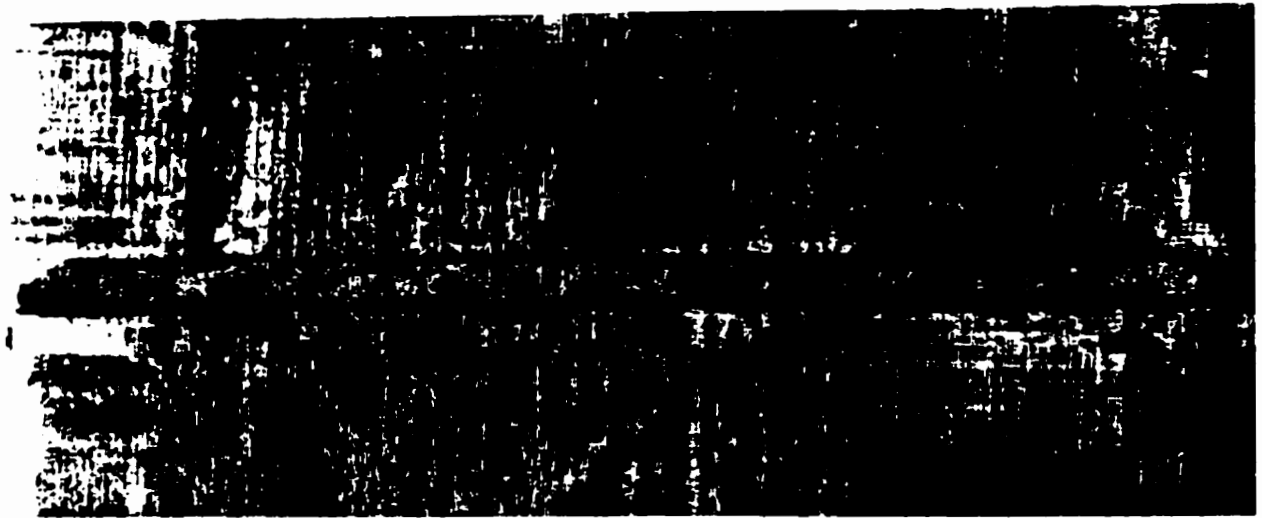


*Coupe d'une tête de douze*

4.18. Coupe d'une tête de douve, montrant le pas d'asse, le chanfrein et le jable. Tiré de J. Taransaud, *op. cit.*, p. 25.

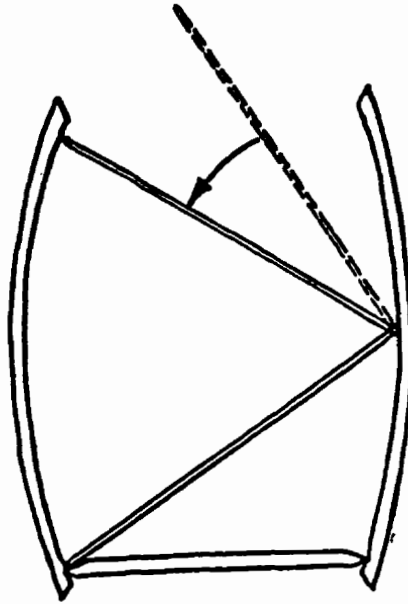


4.19. Traces de rognage sur la douve 24M-10N7-11, montrant les «marques d'arrêt» et les stries.  
Remarquons le second jable, des trous de cheville et les traces de doloire. B. Loewen.



CM.  
IN.

4.20. Le jable d'une douve de hêtre 6M-5B73-46 (face interne) récupérée de l'épave d'un second baleinier biscaien à Château-Baie (site 6M). G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-49-C.



4.21. L'emploi de *diagonals* pour situer le jable de haut et ainsi donner au fût la capacité désirée. La longueur des bras étant calibrée, un diamètre irrégulier est corrigé en ajustant la distance entre les jables. Tiré de K. Kilby, *op. cit.*, p. 34.



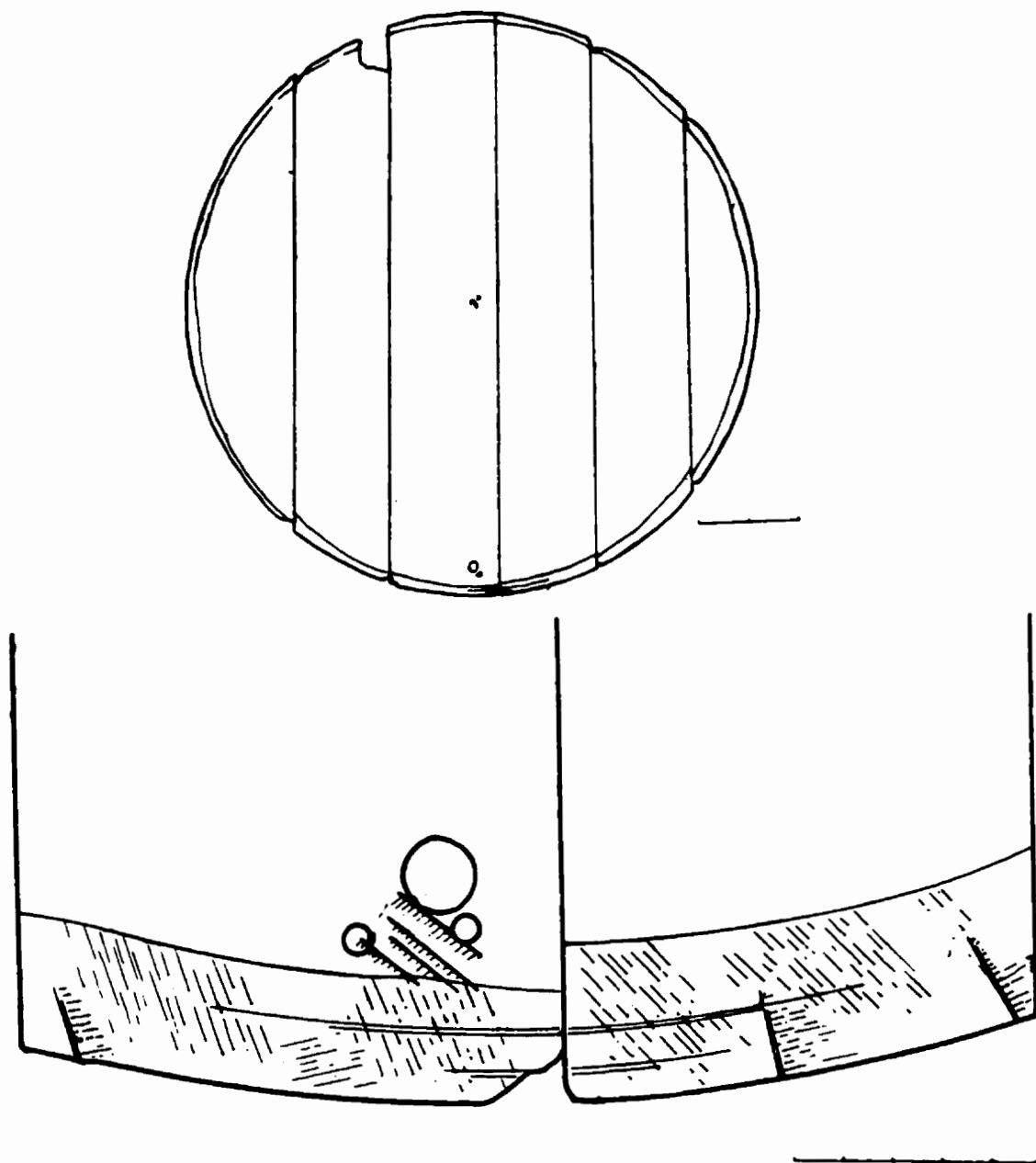
4.22. Fond partiel 24M-24M1-1, 2, 3 (face externe, à gauche), montrant le chanfrein périphérique et la dégradation de la surface. À droite (face interne) on voit le chanfrein périphérique et les «marques d'arrêt» de la doloire. L. Ross, Parcs Canada, RA-807X et RA-808X.



4.23. Fond 24M-12N14-20, 22, 23, 32, 33, 27 (face externe), montrant des trous rebouchés dont plusieurs dans le chateau du haut. À droite (face interne), on voit les traces de doloire et le chanfrein périphérique. L. Ross, Parcs Canada, RA-1080X et RA-1081X.



4.24. Chanteau 24M-18N19-21 (détail), montrant l'arête qui s'encastrait dans le jable: au centre, les traces de sciage et, de chaque côté, les «marques d'arrêt» d'un taille-fond qui sont superposées. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-51-C.

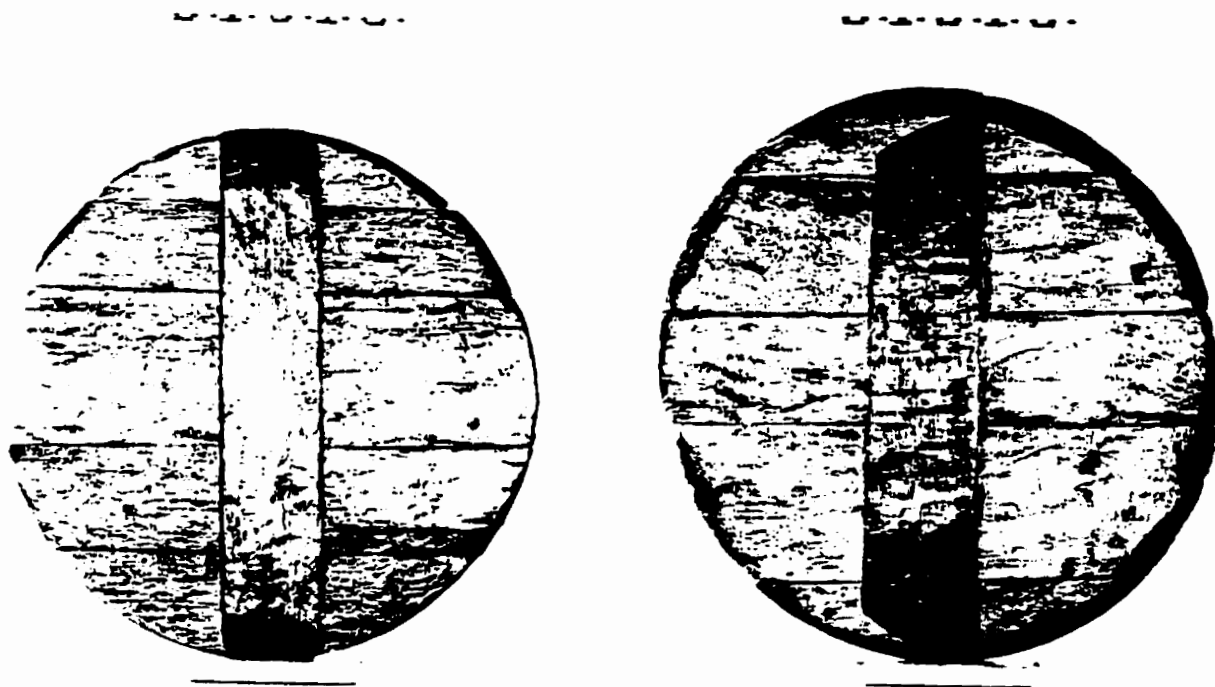


4.25. Pièce maîtresse et aisselle 24M-14N26-29,30, montrant le tracé du compas superposé aux autres traces d'outillage dans la région du chanfrein. B. Loewen.





4.26. Douves de bonde 24M-14M7-1, 22 (faces externes) montrant, à gauche, le cercle où débute le «trait d'assemblage» et, à droite, le trou d'aération et un trou d'inspection bouchonnés. L. Ross, Parcs Canada, RA-855X et RA-983X.



4.27. Fonds 24M-15M5-25-30 et 24M-14M9-26-31 (faces externes), montrant les «barres» dans leur position d'origine. L. Ross, Parcs Canada, RA-832X et RA-927X.



4.28. Douve 24M-18N19-27 (vue du côté), avec la cheville de barre dans sa position d'origine dans la zone du «fistiau». G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-61-C.



5.1. Barrique partielle 24M-18N10 (face externe), montrant la relation *in situ* des cercles, des ligatures et des douves «du haut». L. Ross, Parcs Canada, RA-564X.



**5.2. Fragment de cercle 24M-18N30-9 (face interne), montrant l'impreinte de la marotte du banc à tailler lors de l'enlèvement de la moelle. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-55-D.**

## HOOP CROSS-SECTION



without bevel



with bevel

5.3. Coupe typique d'un cercle montrant, à gauche, la forme sans biseau latéral et, à droite, le biseau créé par la fente du cercle en quatre parties. Tiré de L. Ross, *op. cit.*, p. 250.

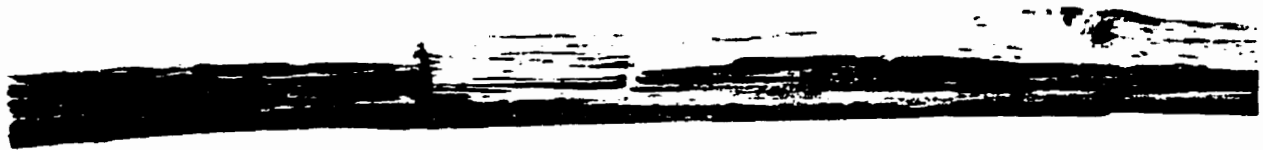
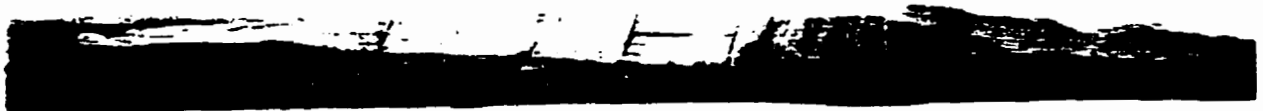


5.4. Cercle 24M-12N17-26 (face externe), montrant l'aplatissage, à coups de hachette, de la face arrondie afin qu'elle épouse la «patte» externe. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-53-A.



5.5. Extrémité d'un cercle 24M-18N9-2 (face interne, en haut), montrant la texture du bois fendu et l'encoche où la ligature débutait et, en bas (face externe), la forme naturelle retournée à l'extrémité de la «patte». G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-51-B et WS-51-A.





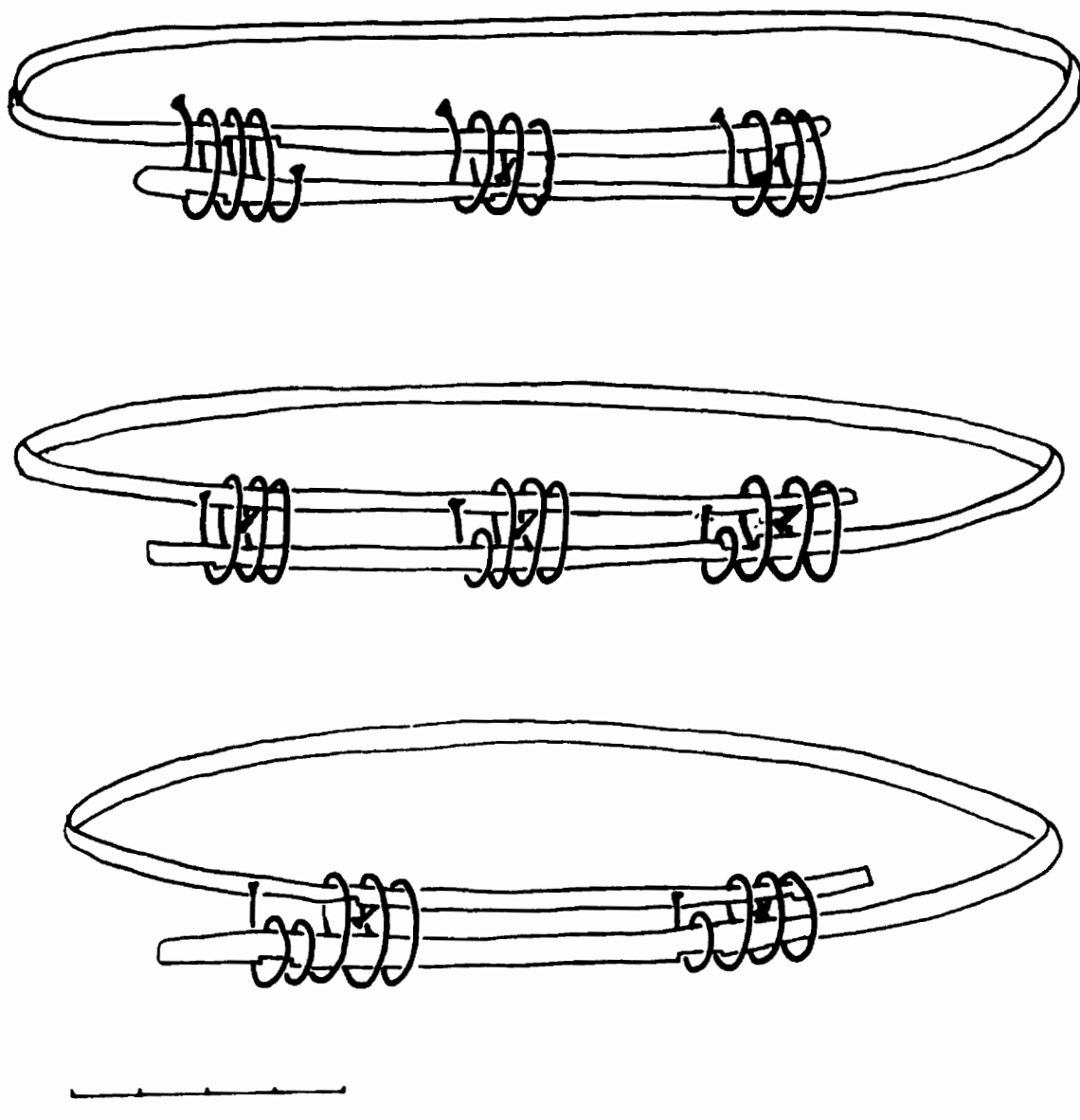
5.6. Cercle 24M-18N9-3 (vue de côté), montrant les encoches dans les «pattes» interne (en haut) et externe. G. Vandervlugt, Parcs Canada WS-64-A.



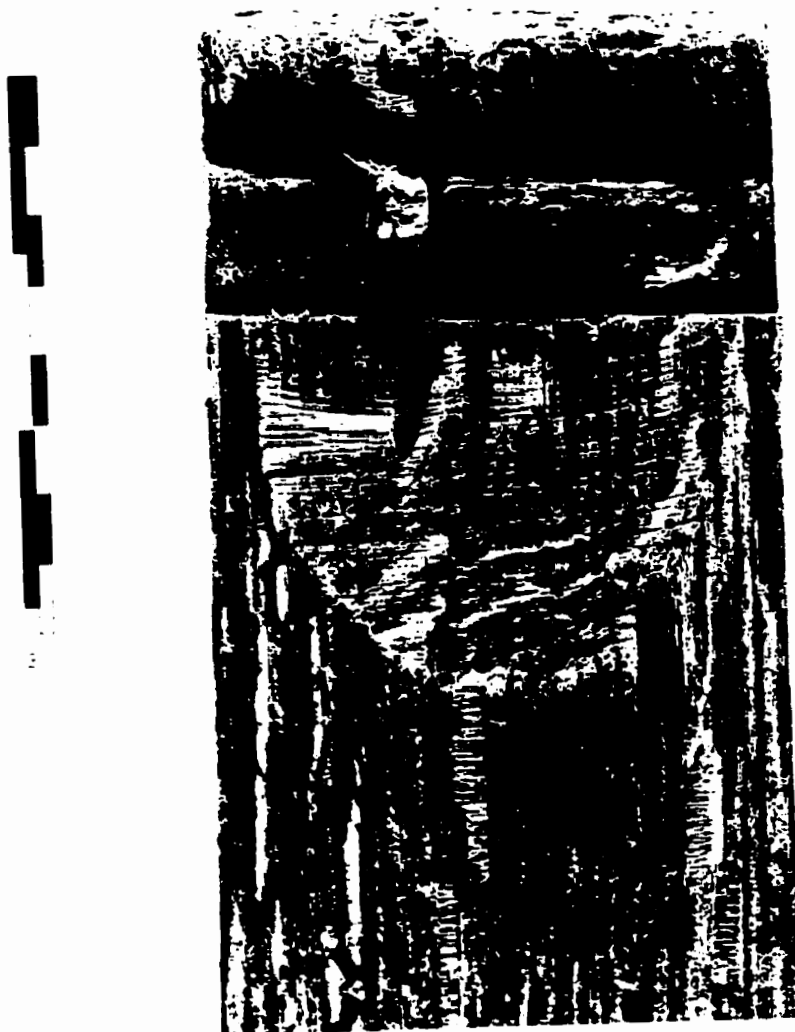
5.7. Cercle 24M-14M7-37 (vue de côté), montrant un pli créé en doublant les «pattes». Le biseau latéral apparaît comme une bande plus claire. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-50-D.



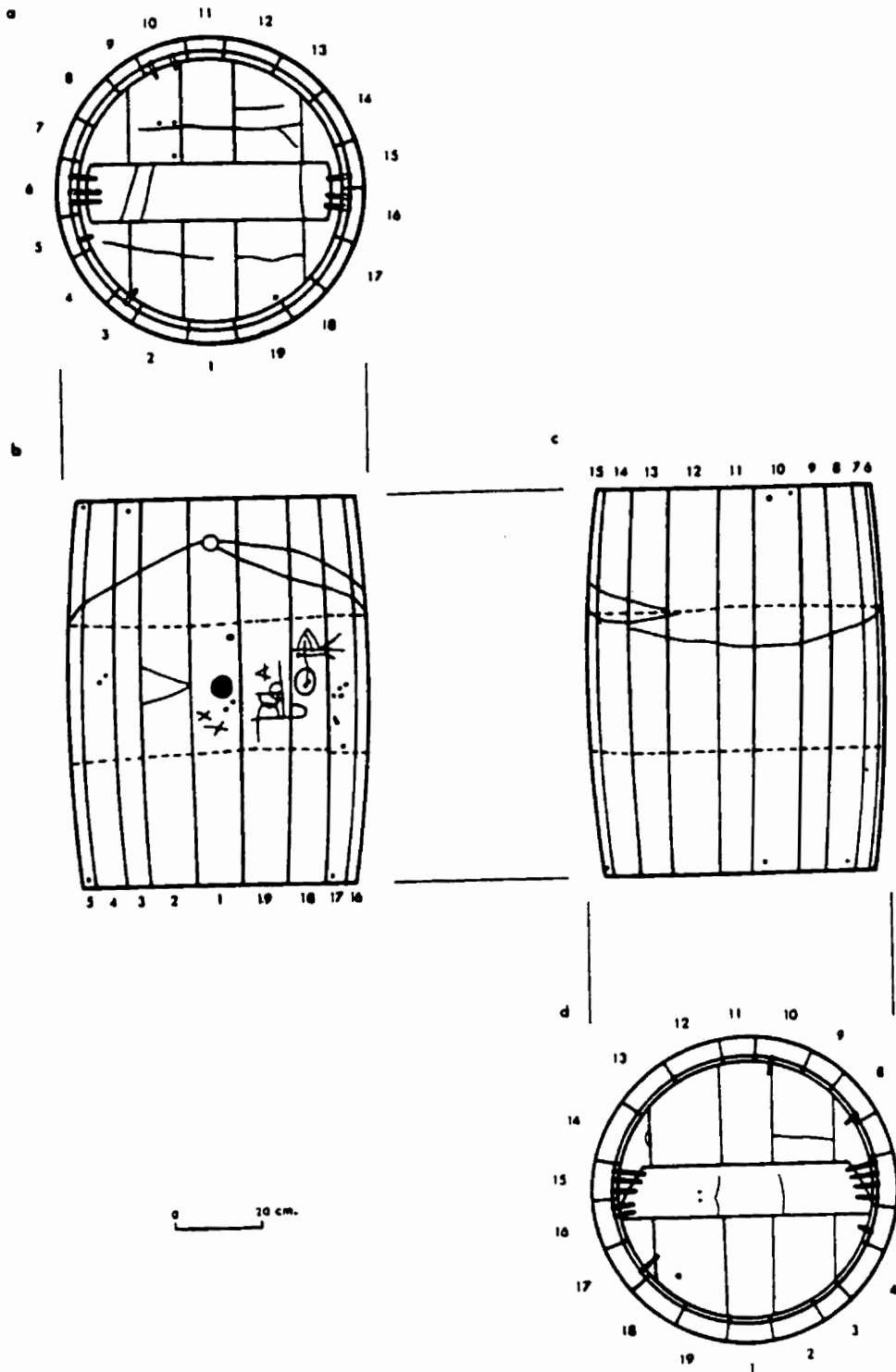
5.8. Cercle 24M-14M7-37 (face interne, détail), montrant le même pli. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-50-C.



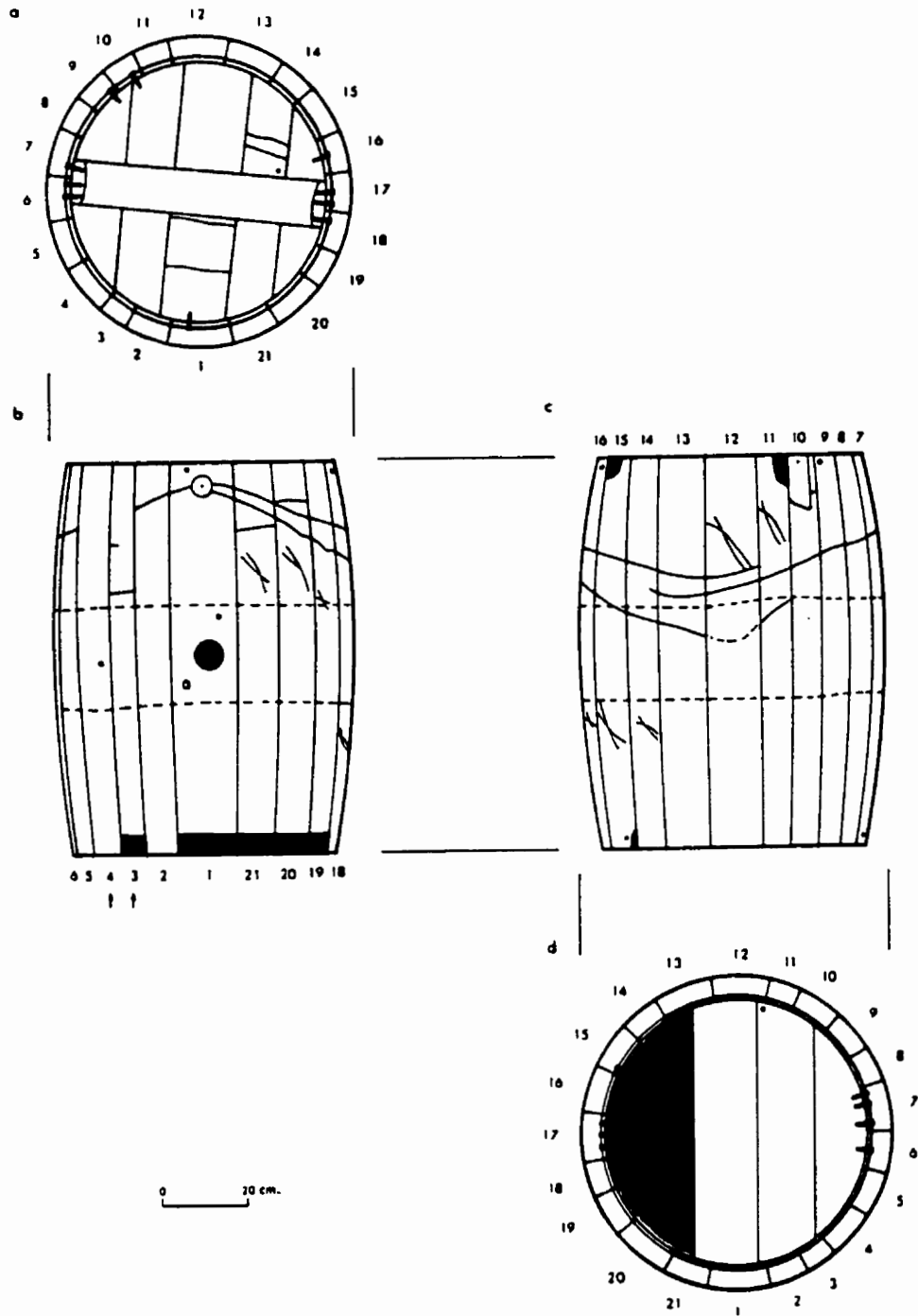
5.9. Illustration schématique des méthodes pour débiter et finir la ligature. B. Loewen.



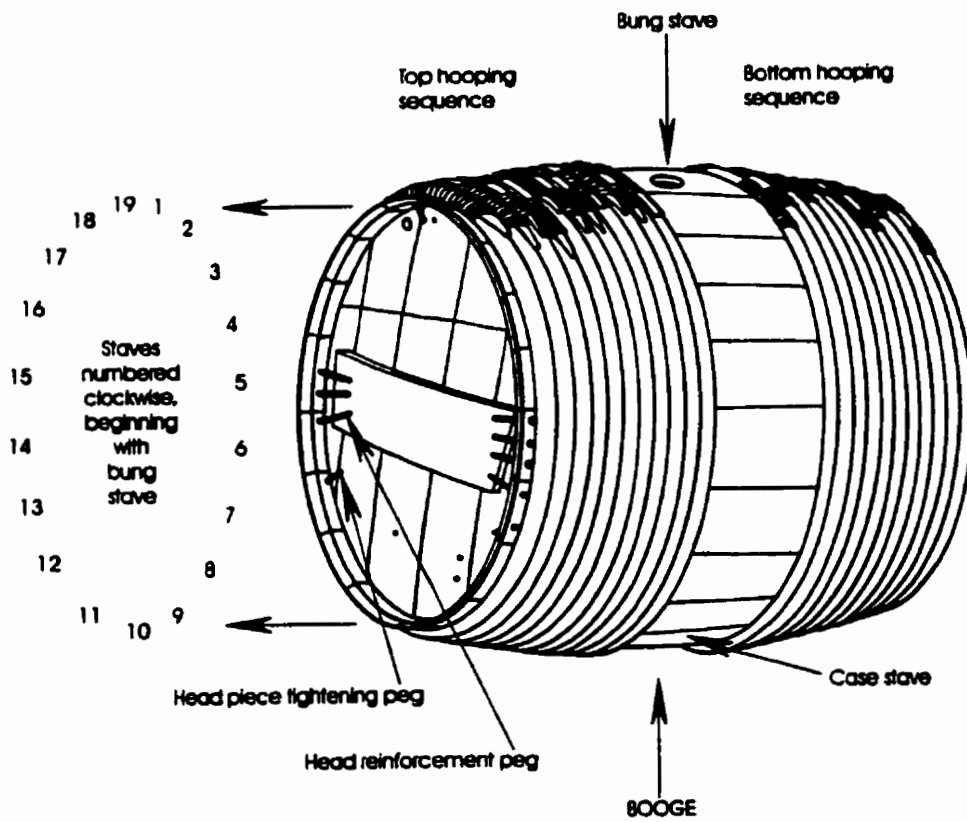
5.10. Douve 24M-15M5-18 (face interne), montrant le jable double, une cheville et le «pas d'asse» caractérisé par les «marques d'arrêt» et les stries. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-54-B.



5.11. La barrique 24M-14M9, montrant le «trait d'assemblage» complet et des marques de propriété.  
La ligne en pointillé indique la limite des cercles. D. Kappler, Parcs Canada.

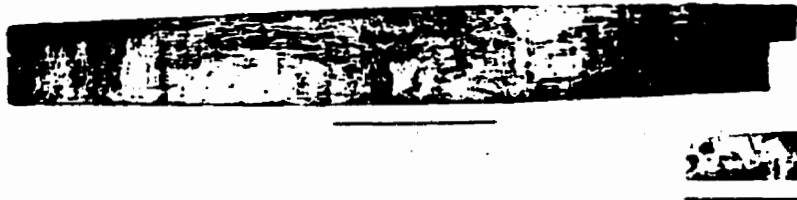


5.12. La barrique 24M-14M5, montrant le «trait d'assemblage» incomplet et quelques marques de tri («X»). Des fonçailles aussi portent des «traits d'assemblage». D. Kappler, Parcs Canada.

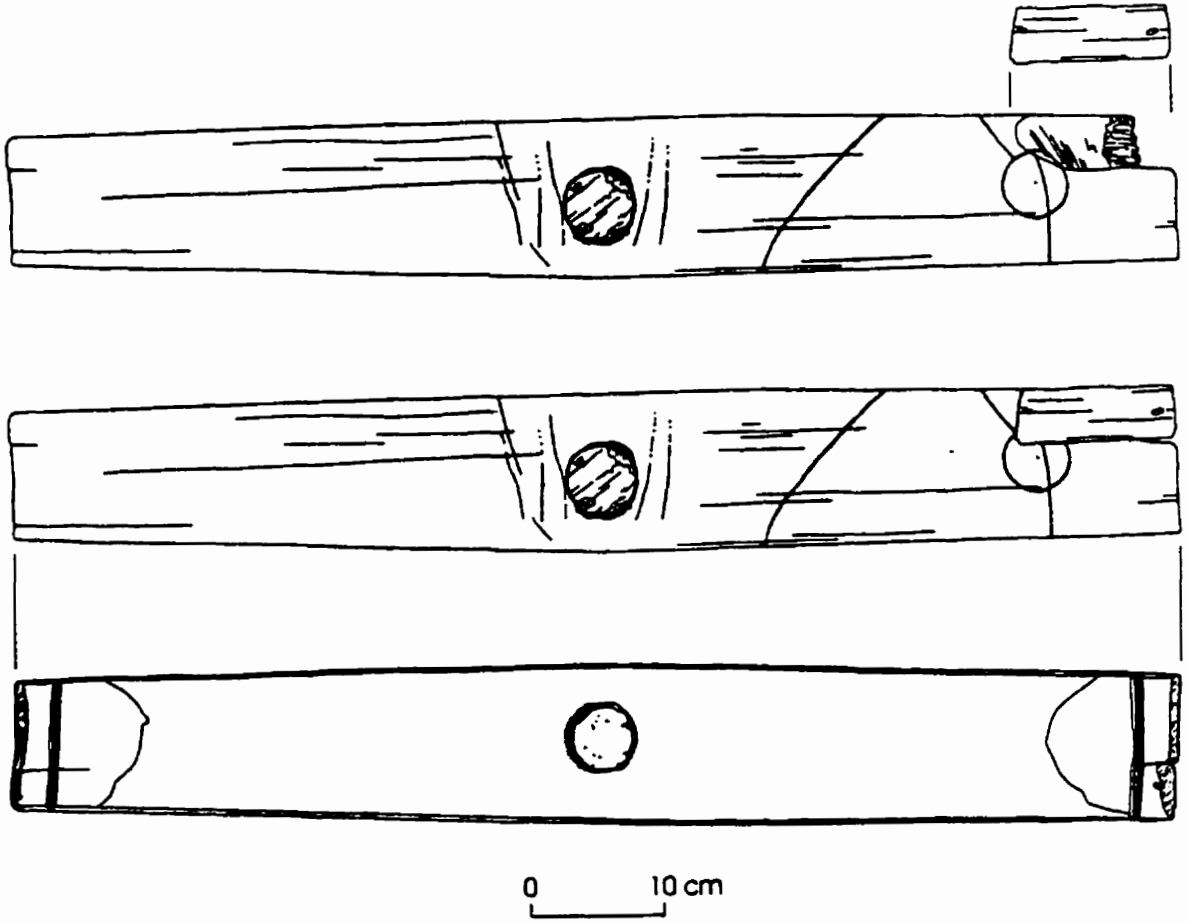


5.13. La terminologie adoptée par L. Ross en 1979, montrant aussi le sens opposé des «pattes» à chaque bout de la barrique. Tiré de L. Ross, *op. cit.*, p. 108.

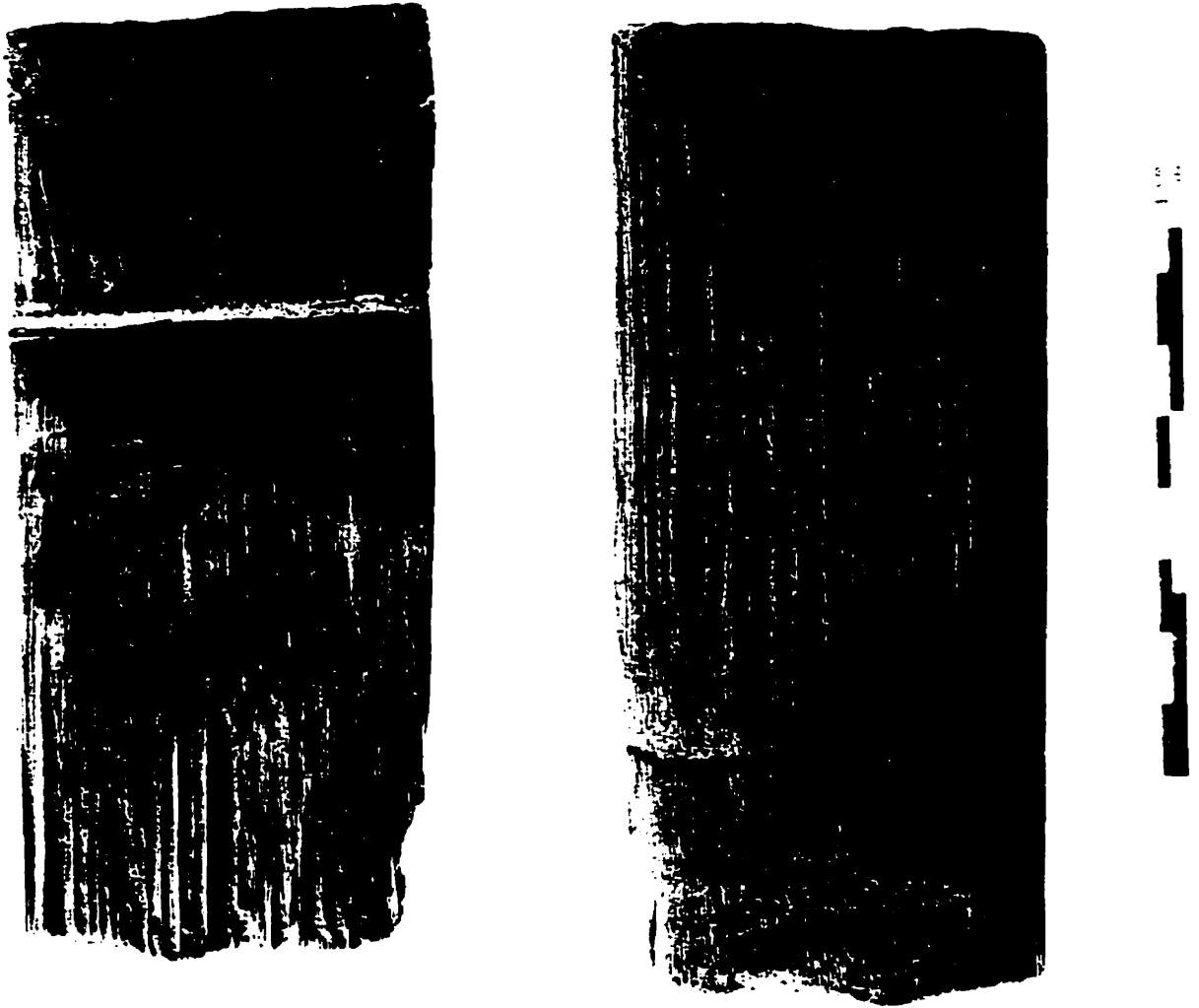




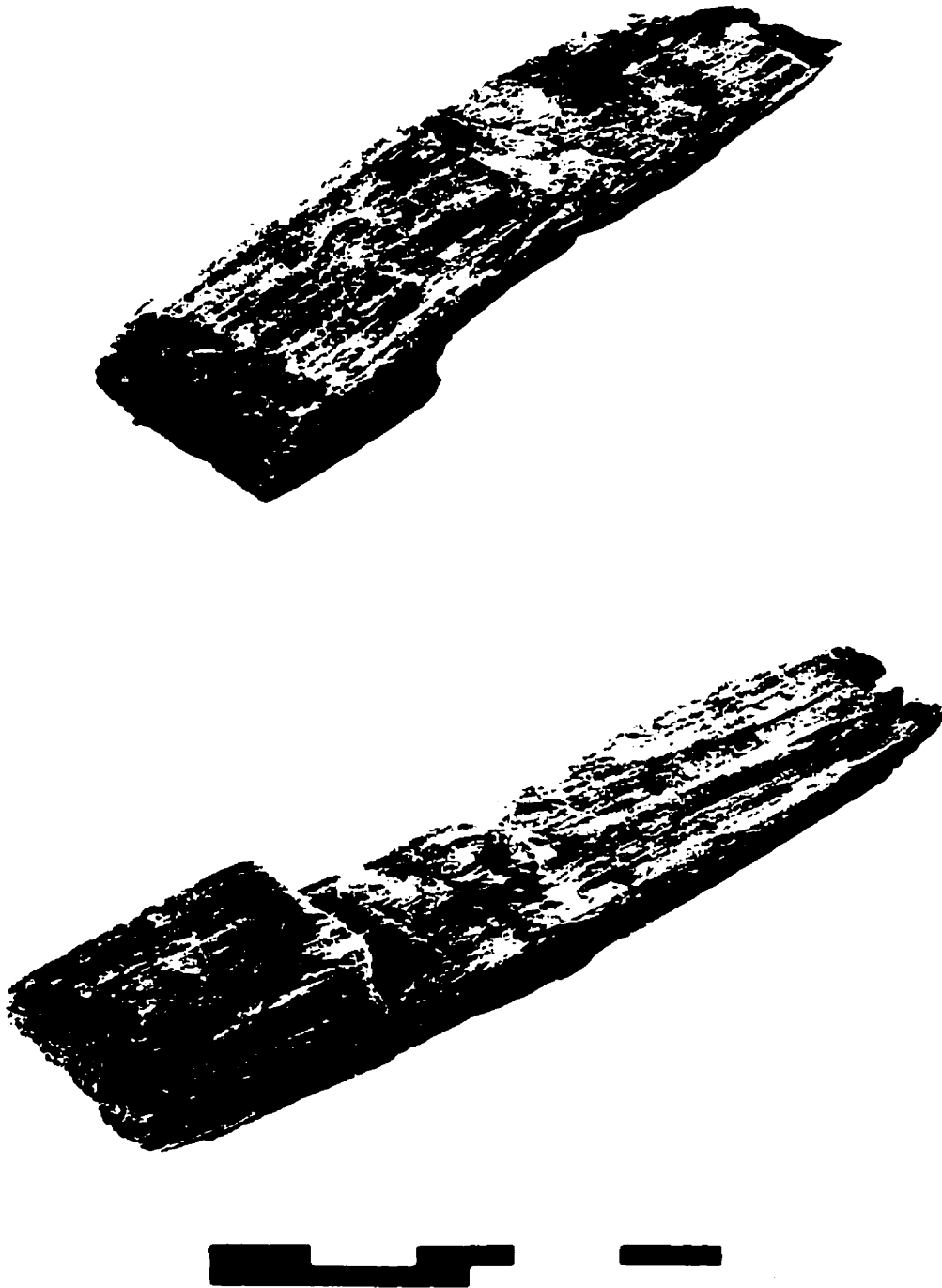
5.14. Douve ébréchée avec son coin de réparation 24M-12N20, p. 10, 33 (face externe), montrant une cassure typique au jable. L. Ross, Parcs Canada, RA-605X.



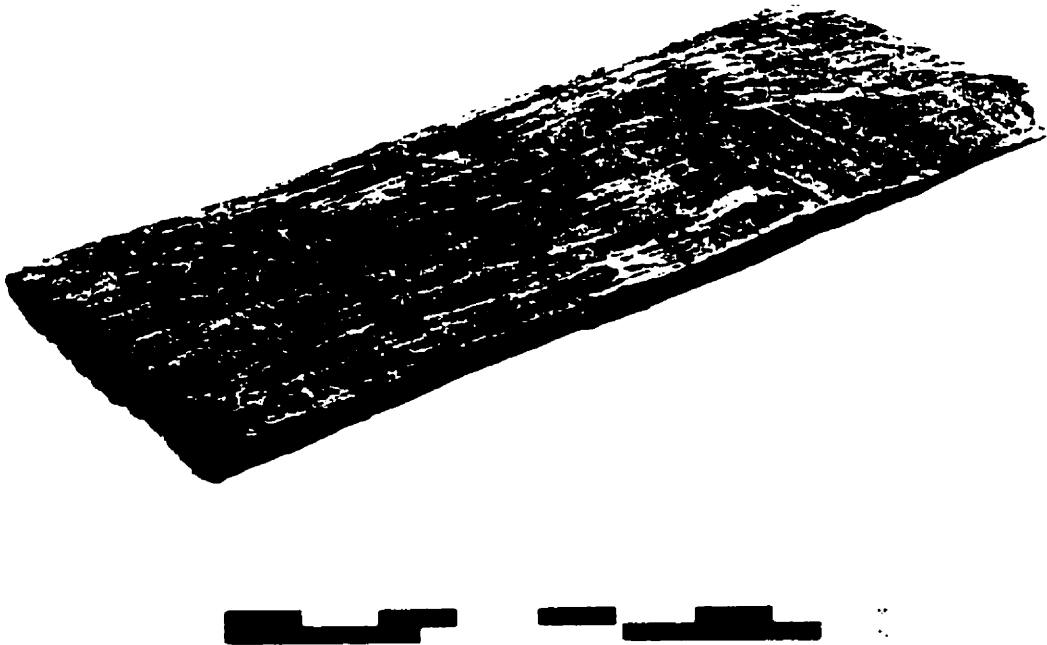
5.15. Douve de bonde, avec sa bonde et son coin de réparation 24M-12N20-5, 16, 32, montrant la relation précise entre le coin et l'ébréchure. D. Kappler, Parcs Canada.



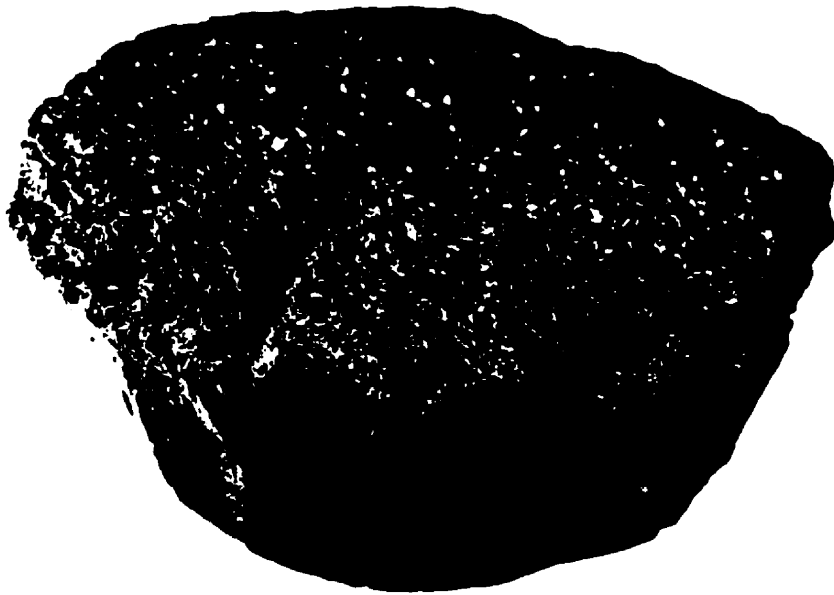
5.16. Coin de réparation 24M-12N3-7 (face interne à gauche), fait à partir de la tête d'une douve et qui était enfoncé entre la douve cassée et les cercles. À droite, la face externe. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-53-C et WS-53-D.



5.17. Coin de réparation 24M-12N3-7 (face externe, en haut), montrant les marques d'herminette au bout aminci en coin et, en bas (face interne), l'encoche qui venait reposer sur le fond de la barrique. G. Vandervlugt, Parcs Canada WS-53-D et WS-57-A.



5.18. Coin de renfort 24M-14N10-5 (face externe), enfoncé entre les cercles et une douve affaiblie au jable. G. Vandervlugt, Parcs Canada WS-57-D.



5.19. Bonde 24M-18N3-2, taillée de liège. G. Vandervlugt, Parcs Canada WS-60-B.

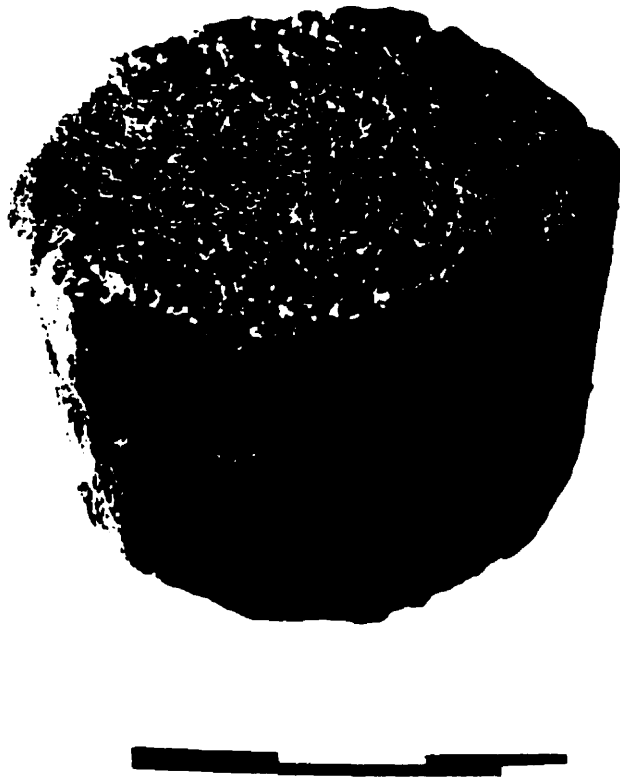


5.20. Bonde 24M-12N7-22, taillée de liège. G. Vandervlugt, Parcs Canada WS-60-C.



5.21. Bonde 24M-14L2-2, taillée de liège. G. Vandervlugt, Parcs Canada WS-60-A.

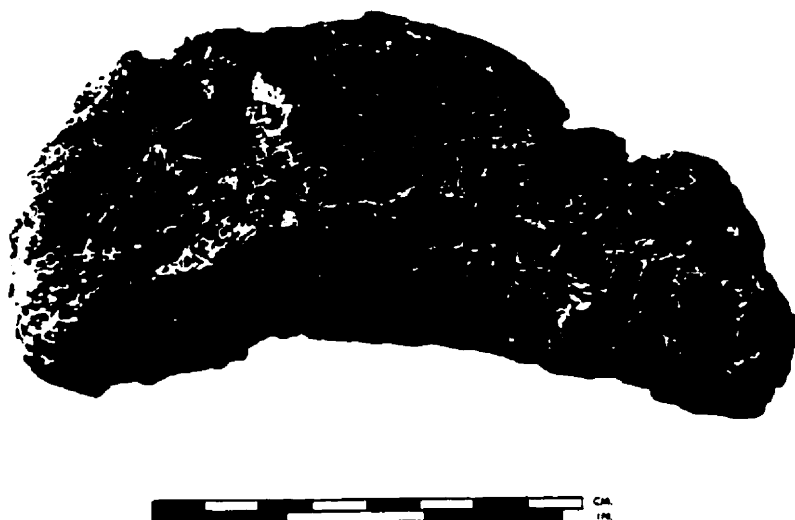




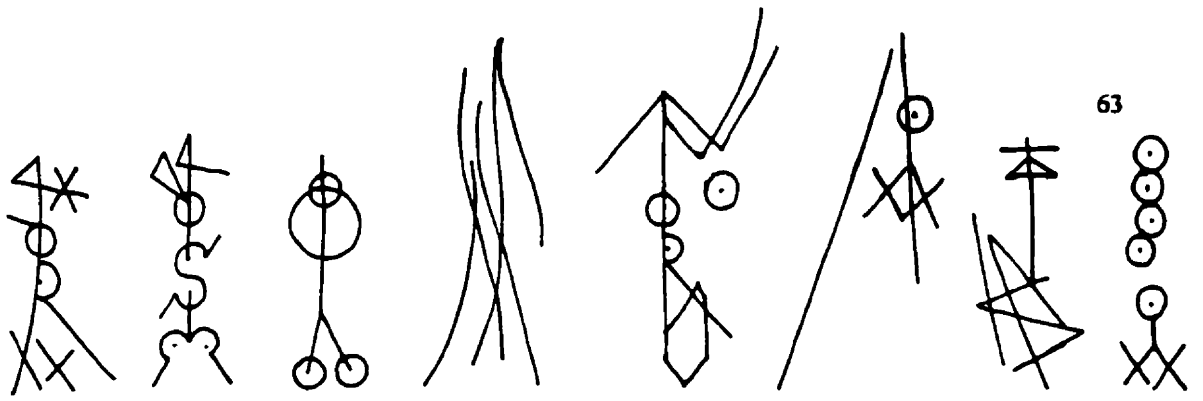
5.22. Bode 24M-12N7-22, taillée de liège, montrant l'impreinte de la toile de calfatage. G.  
Vandervlugt, Parcs Canada WS-60-D.



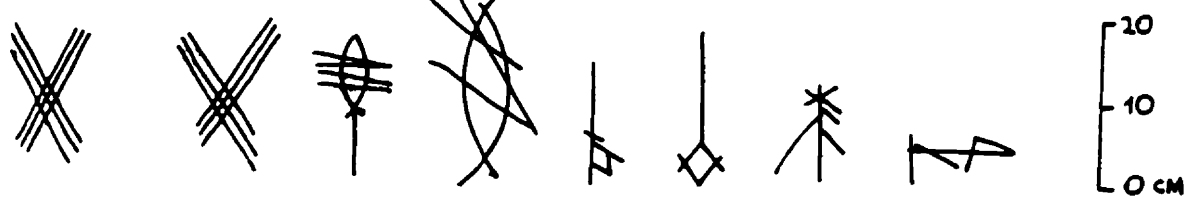
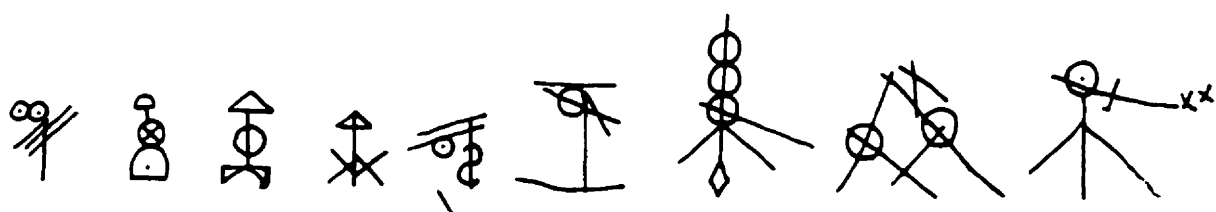
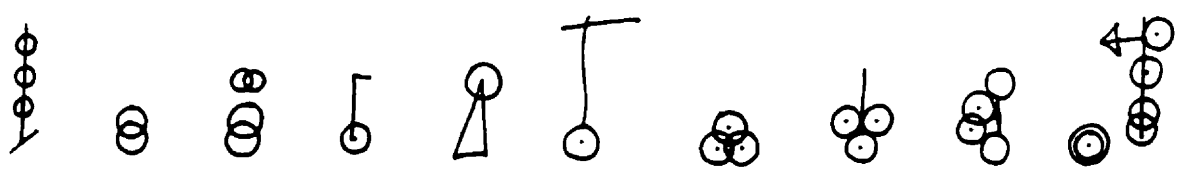
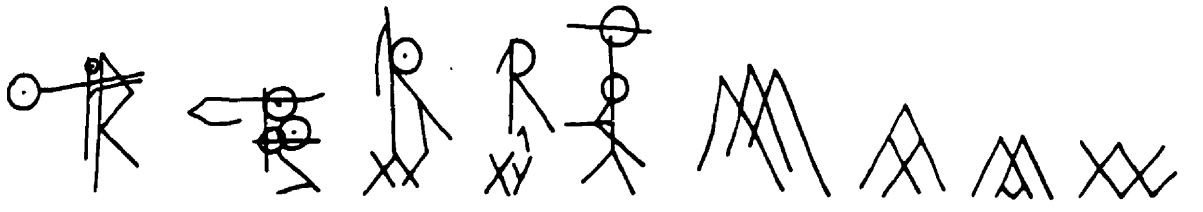
5.23. Fragment de toile de calfatage de bonde, trouvé avec la bonde 24M-14M5-22. Le fragment mesure environ 2 cm de long. G. Vandervlugt, Parcs Canada WS-64-C.



5.24. Liège brut 24M-14R2-7, destiné peut-être à la fabrication de bondes. G. Vandervlugt, Parcs Canada, WS-54-C.
















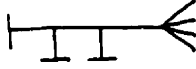

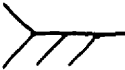






63



20  
10  
0 cm

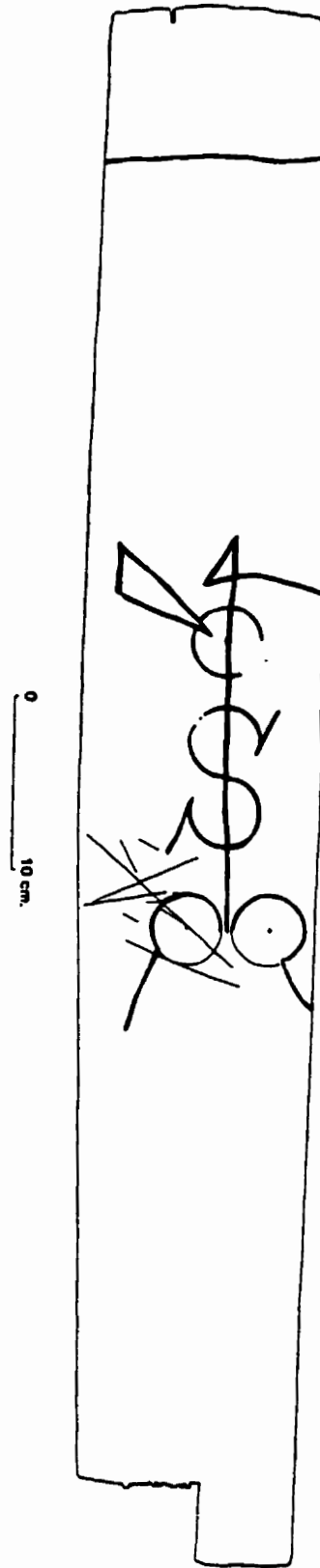
5.25. Marques de propriété recensées sur les barriques de Red Bay. B. Loewen.

	Héliot Guichard		Toussaint Esquibat
	Pierre Dupuy		Guilhem Hosten
	Anthoine de Labarthe		Guilhem de Montfrange
	Mingeon Dunan		Laurens Guilhernet
	Georges de Laplace		Guilhem de Bessarye
	Estienne Pepeyron		Guilhem Roux
	Nolan de Meyre		Arnault de Lesglise
	Jehan Feydieu père		Jehan Bernard
	François Feydieu fils		Léonard Authic
	Jehan Daudizolle le vieux		Léonard Eschon
	Jehan Daudizolle le jeune		Pierre Tardit

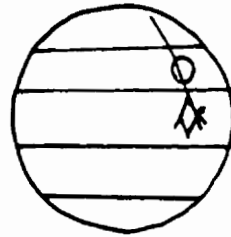
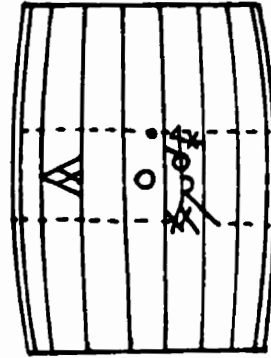
5.26. Marques personnelles de «charpentier de barriques» utilisées comme signatures, recensées dans les archives notariales de Bordeaux vers l'an 1565. B. Loewen.



5.27. Marques de Phelip de Mynbielle et de Arnaud de Mynbielle, frères, et de Bertrand de Minvielle, tous «bourgeois et marchands» de Bordeaux. D'après ADG, 3E 7073, fo. 297r (21 avril 1597) et 3E 7067, fo. 58v (14 février 1591).



5.28. Douve 24M-18N14-14 (face externe), montrant une marque qui contient les lettres, du haut en bas, A, d, S et M. D. Kappler, Parcs Canada.



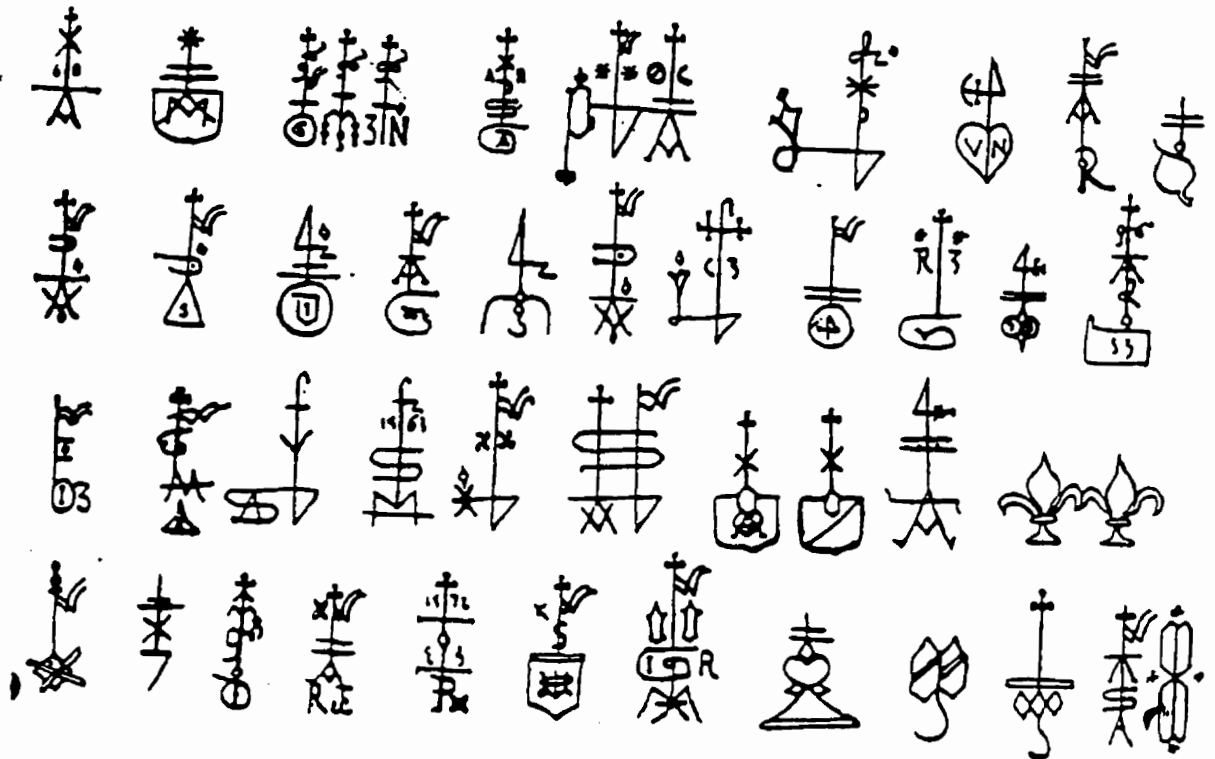
5.29. La barrique 24M18N34 montrant la marque «A d R» et encore, «A». D'après nos données et L. Ross et D. Kappler, Parcs Canada. Cf. C. Bradley, *op. cit.*, p. 60.



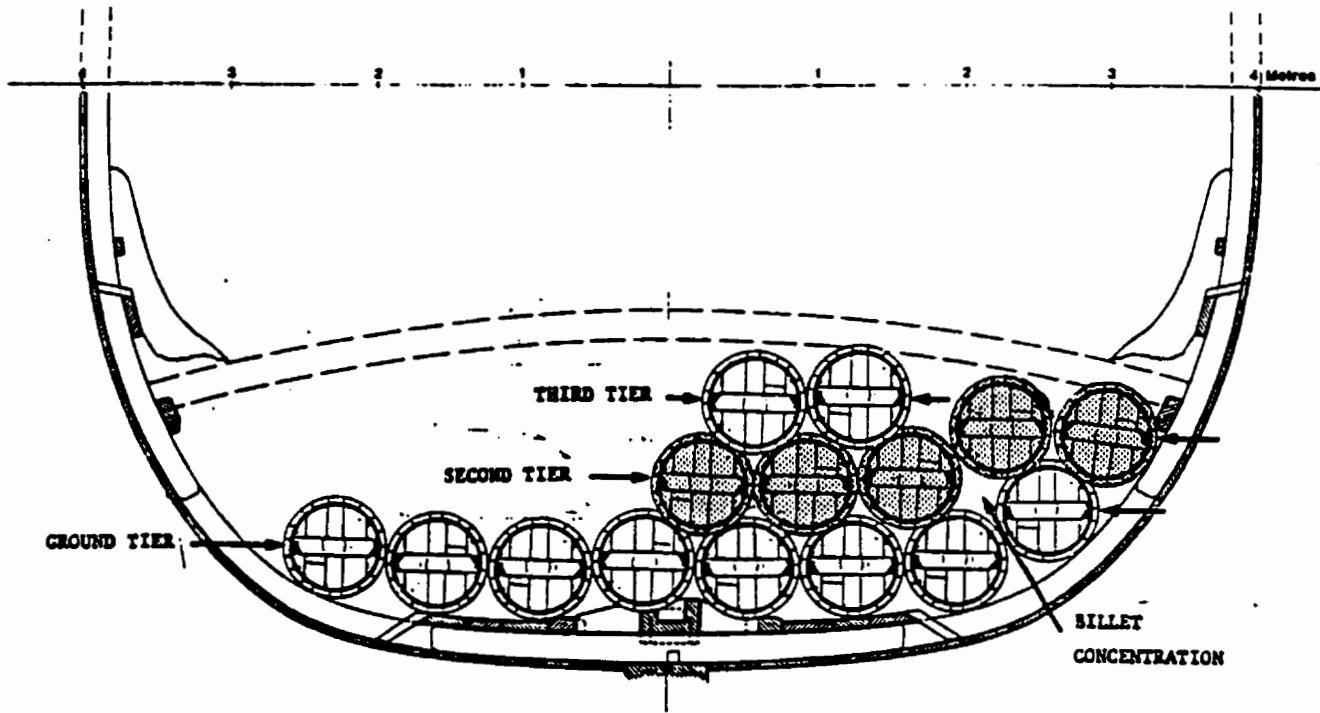


5.30. Marques de marchands expéditeurs sur les barriques de vin (1<sup>e</sup> marque), d'huile de baleine (2<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup>), de prunes (3<sup>e</sup>) et de térébenthine (4<sup>e</sup>), toutes expédiées dans le même navire. D'après ADG, 3E 2418, fo. 76r-77r (R. Brigot, 17 avril 1565).

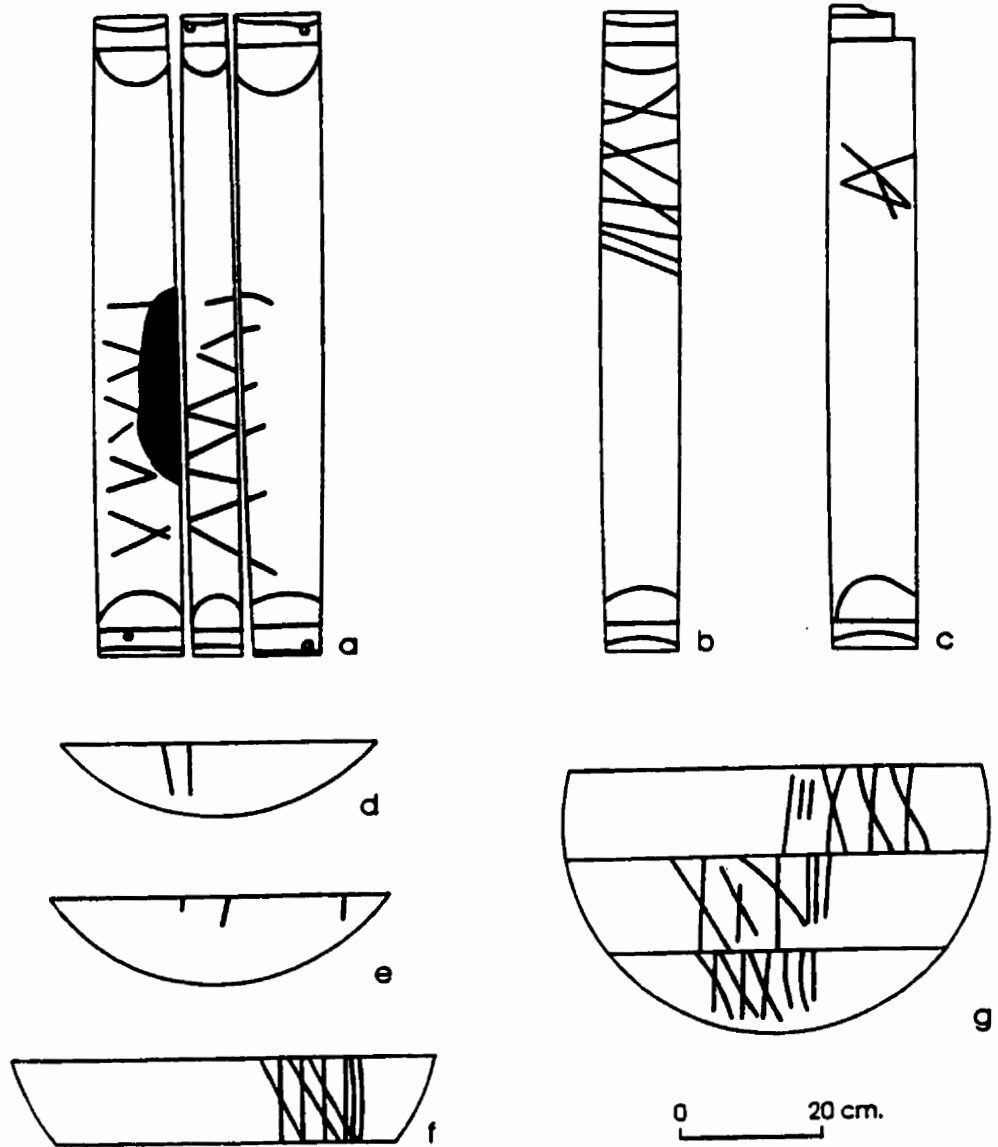
ALGUNAS MARCAS COMERCIALES USADAS EN BILBAO DURANTE  
EL FINAL TERCIO DEL SIGLO XVI



5.31. Marques de marchands à Bilbao, similaires à celles des marchands de pastel de Bilbao, Toulouse et d'Angleterre dans les minutes notariales de Bordeaux. Tiré de Barrauri, *Histoire du consulat de Bilbao* (manuscrit dactylographié, Bilbao: Musée de Bilbao, s.d.).

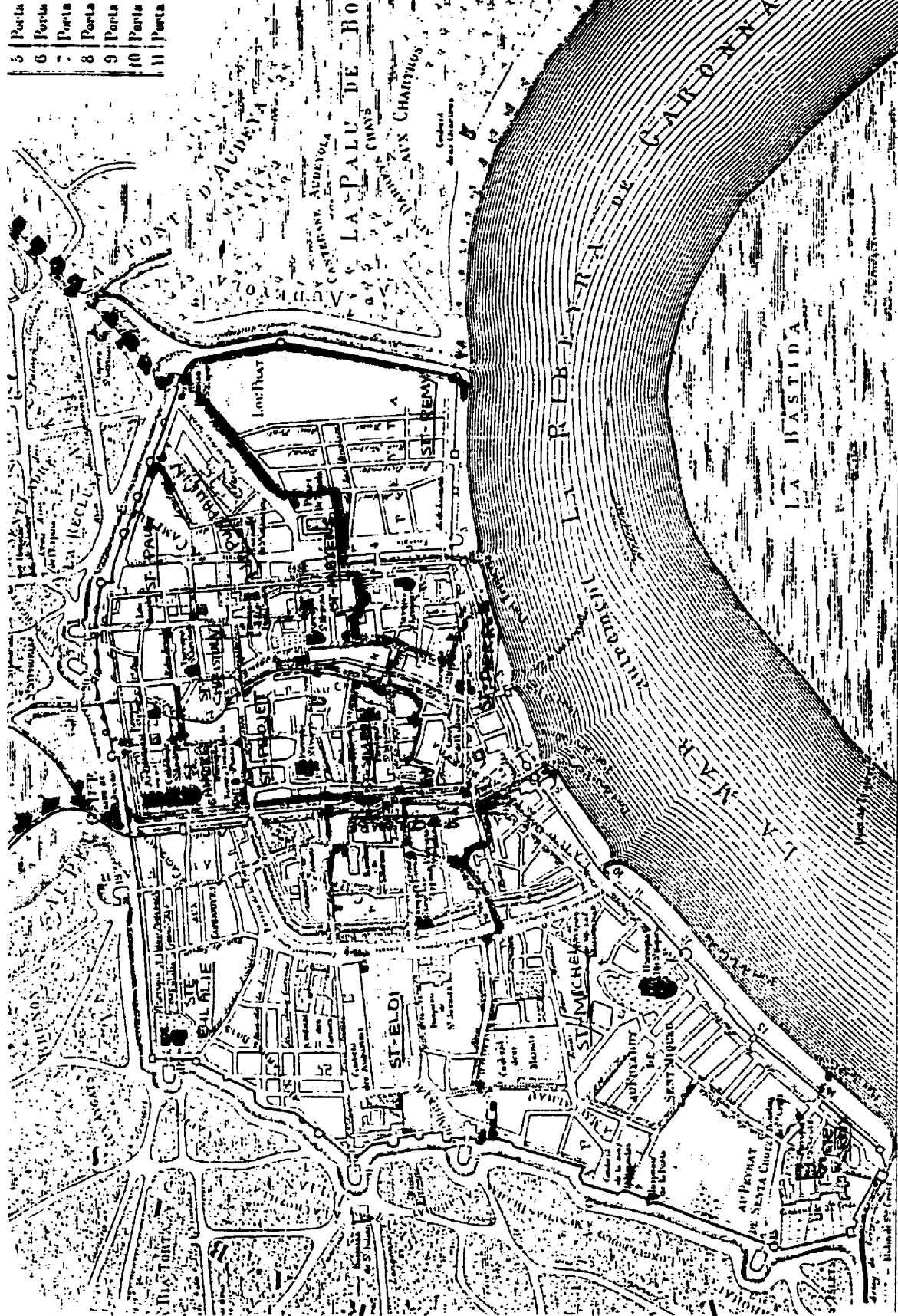


5.32. Reconstitution de l'arrimage des barriques retrouvées sur le site de Red Bay. D. Kappler, Parcs Canada, 24M-81-103-1.

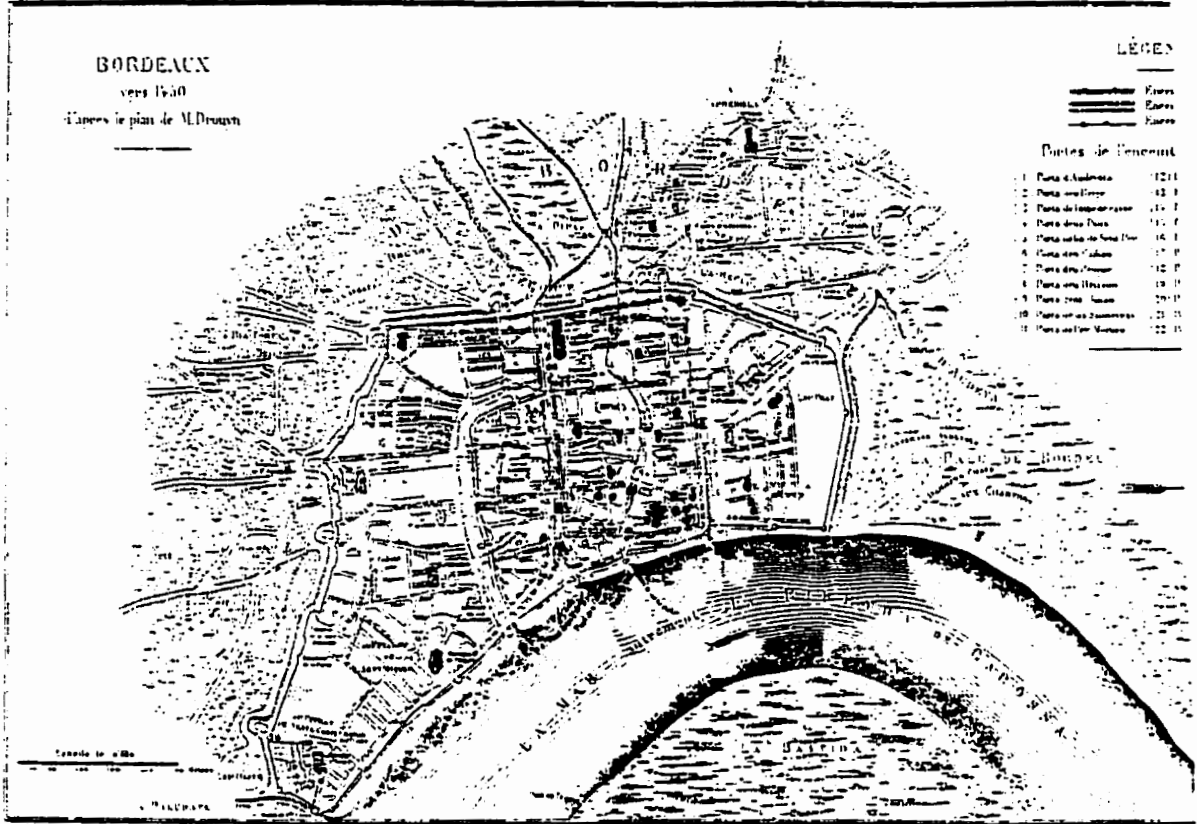


5.33. Douves (faces internes) arborant des chiffres romains: (a) 24M-24M1-5, 24M-24M5-2, 3; (b) 24M-12M21-11; (c) 24M-12M17-13; (d) 24M-12P4-1; (e) 24M-14M9-25; (f) 24M-14M9-26; (g) 24M-12M21-25, 24M-12M18-17, 24M-12M19-29. S. Epps, Parcs Canada.

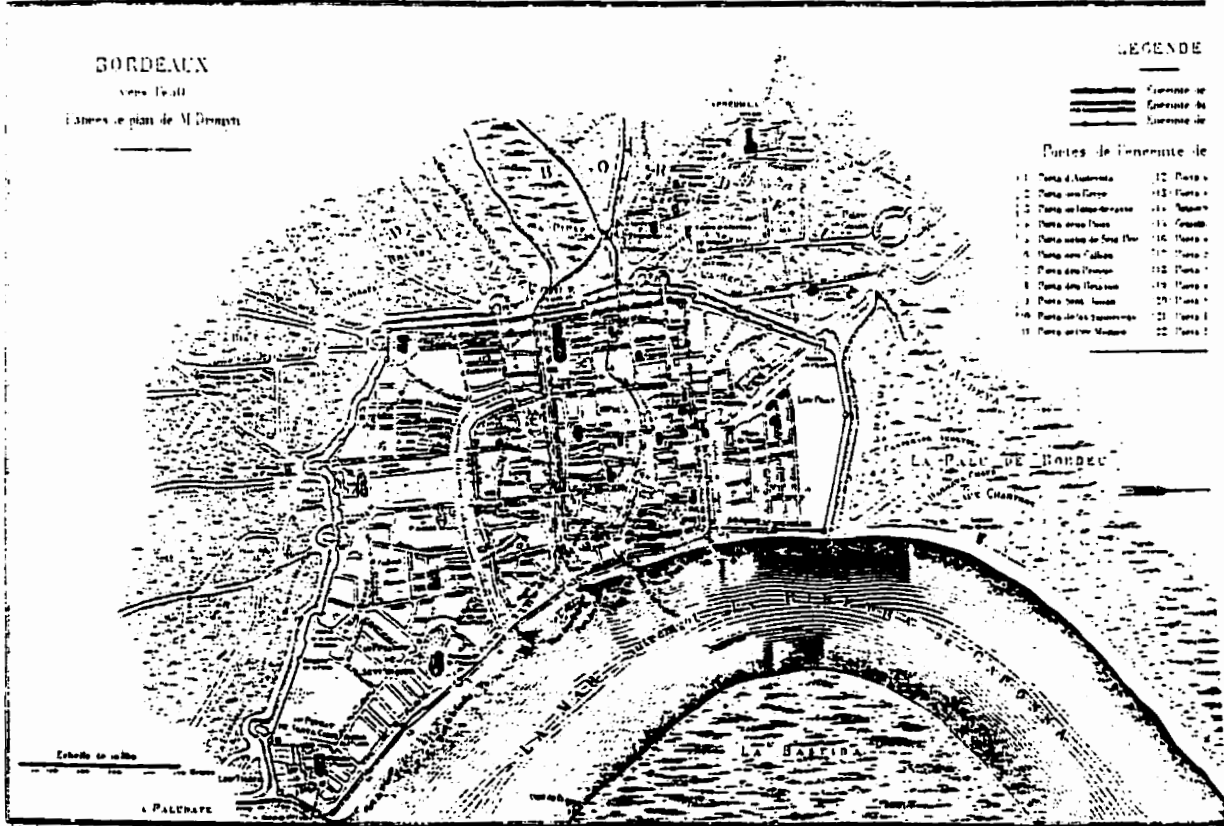
- 5 Porta
- 6 Porta
- 7 Porta
- 8 Porta
- 9 Porta
- 10 Porta
- 11 Porta

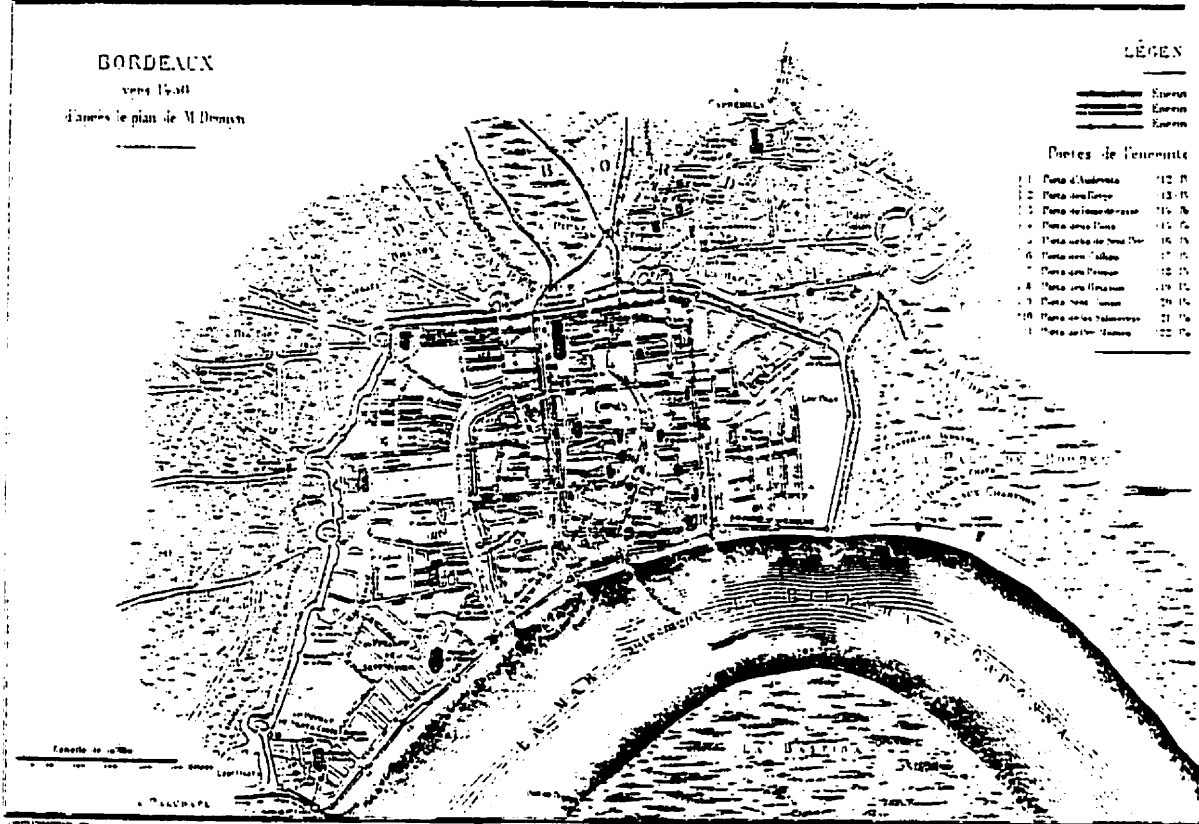


61 Les paroisses de Bordeaux, vers 1565

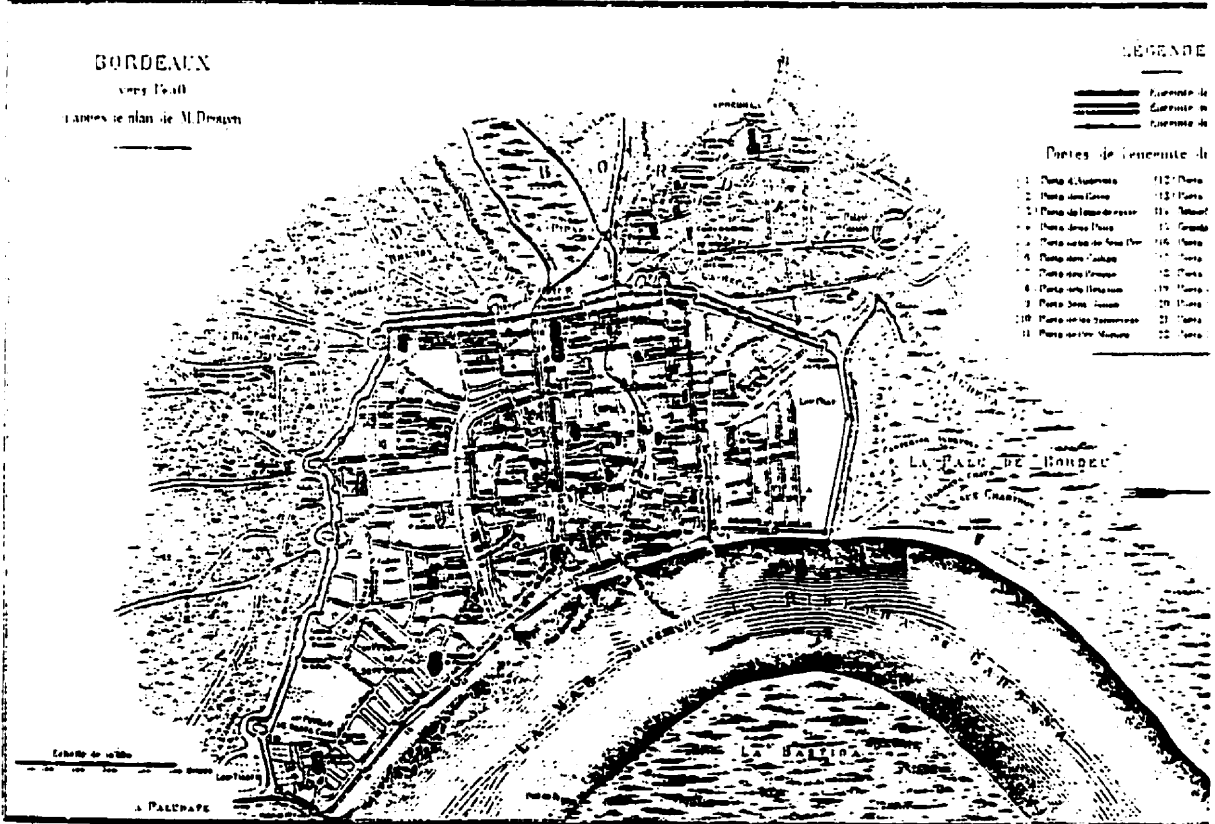


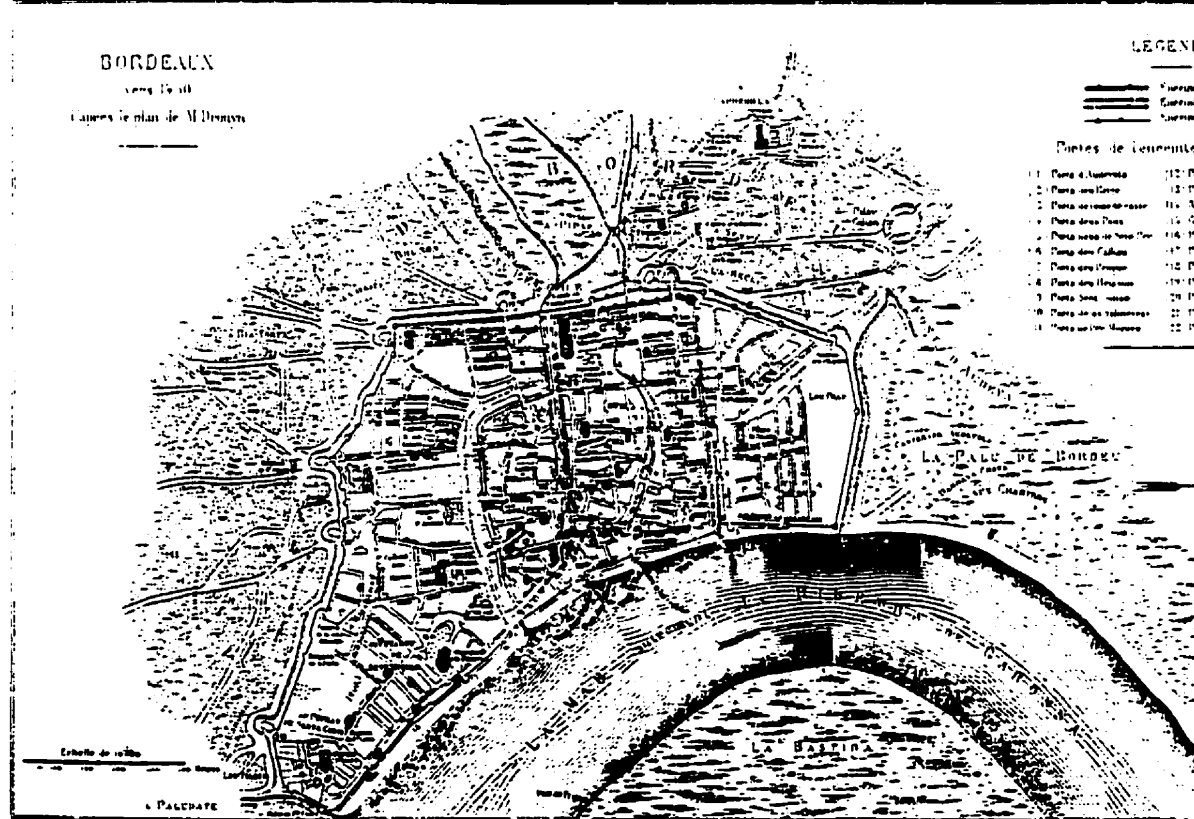
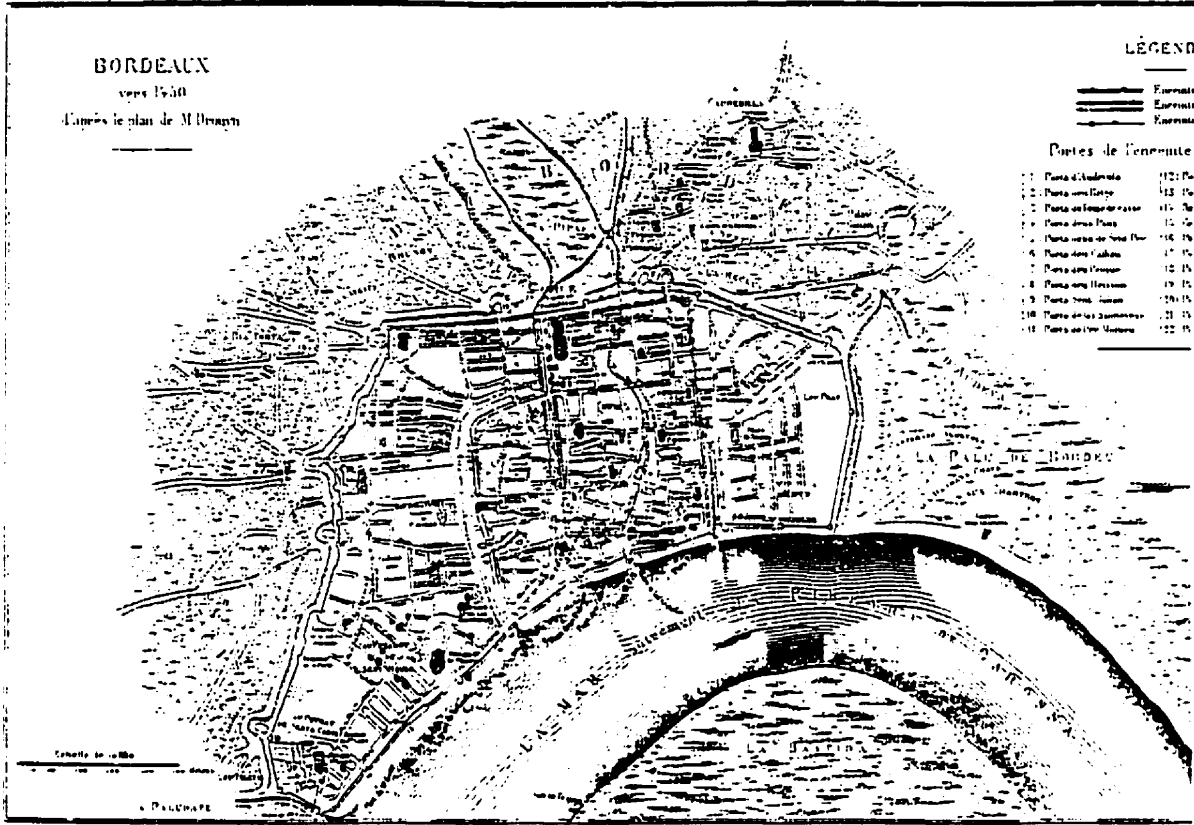
6.2 et 6.3. Adresses d'immeubles tirées des minutes de François Faure et d'André Berthet, paroisse Saint-Rémy.





6.4 et 6.5. Adresses d'immeubles tirées des minutes de Pierre de Cazemajour, paroisse Saint-Rémy, et de François de Lalanne





6.6 et 6.7. Adresses d'immeubles tirées des minutes de René Soteau et Nicolas Duprat, paroisse Saint-Michel.



BORDEAUX

vers 1550

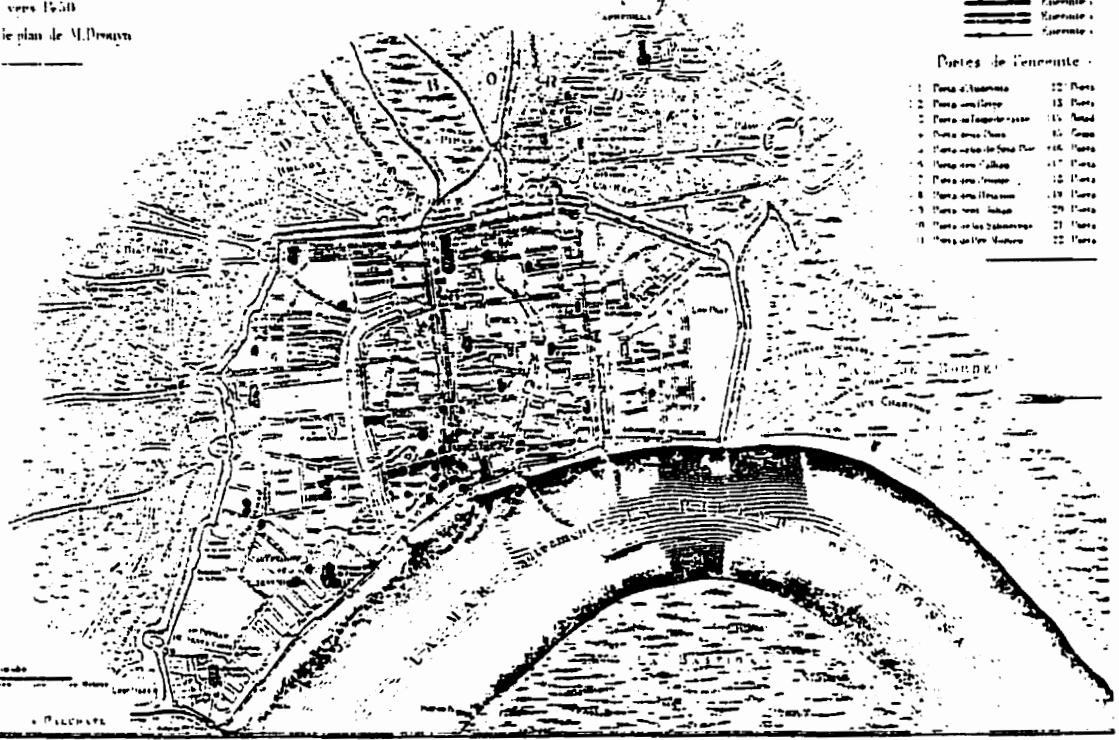
d'après le plan de M. Deshayes

LEGENDE

	Fortification
	Fortification
	Fortification

Portes de l'enceinte

- 1 Porte d'Assommoir
- 2 Porte aux Herbes
- 3 Porte au Fauquier-vaux
- 4 Porte aux Choux
- 5 Porte aux de Saint-Pierre
- 6 Porte aux Collets
- 7 Porte aux Herbes
- 8 Porte aux Herbes
- 9 Porte aux Herbes
- 10 Porte aux Herbes
- 11 Porte aux Herbes
- 12 Porte
- 13 Porte
- 14 Porte
- 15 Porte
- 16 Porte
- 17 Porte
- 18 Porte
- 19 Porte
- 20 Porte
- 21 Porte
- 22 Porte



BORDEAUX

vers 1540

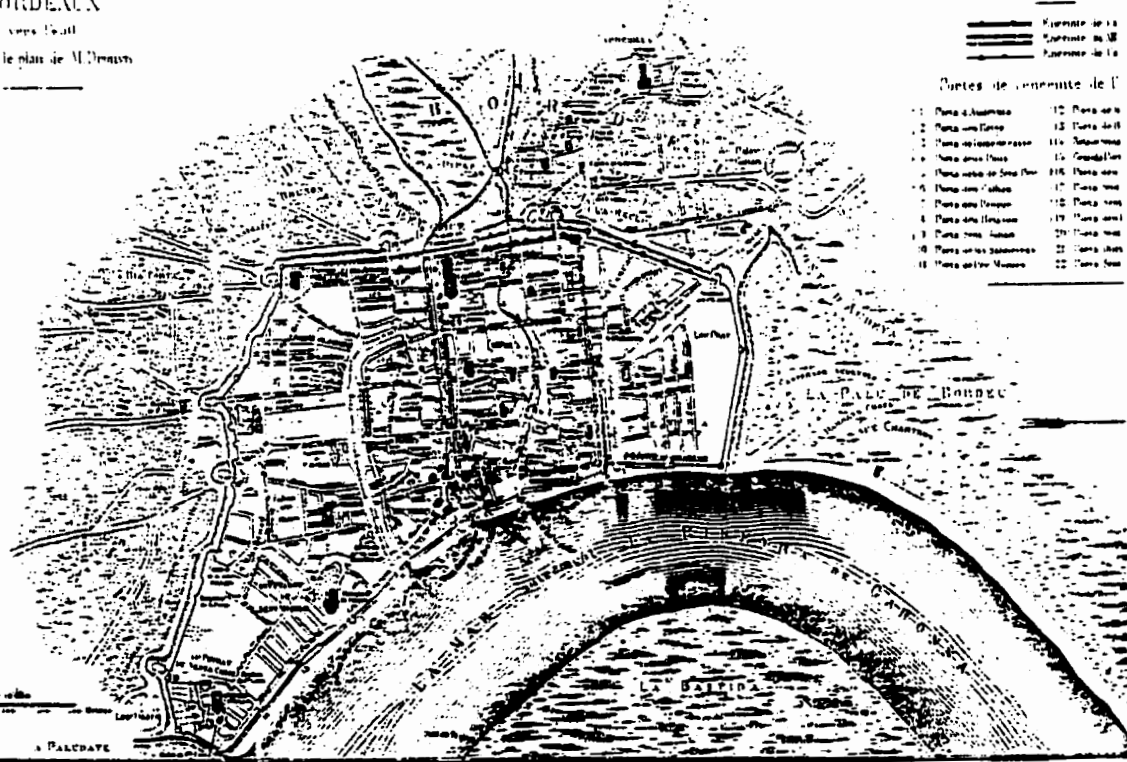
d'après le plan de M. Deshayes

LEGENDE

	Fortification de la
	Fortification de la
	Fortification de la

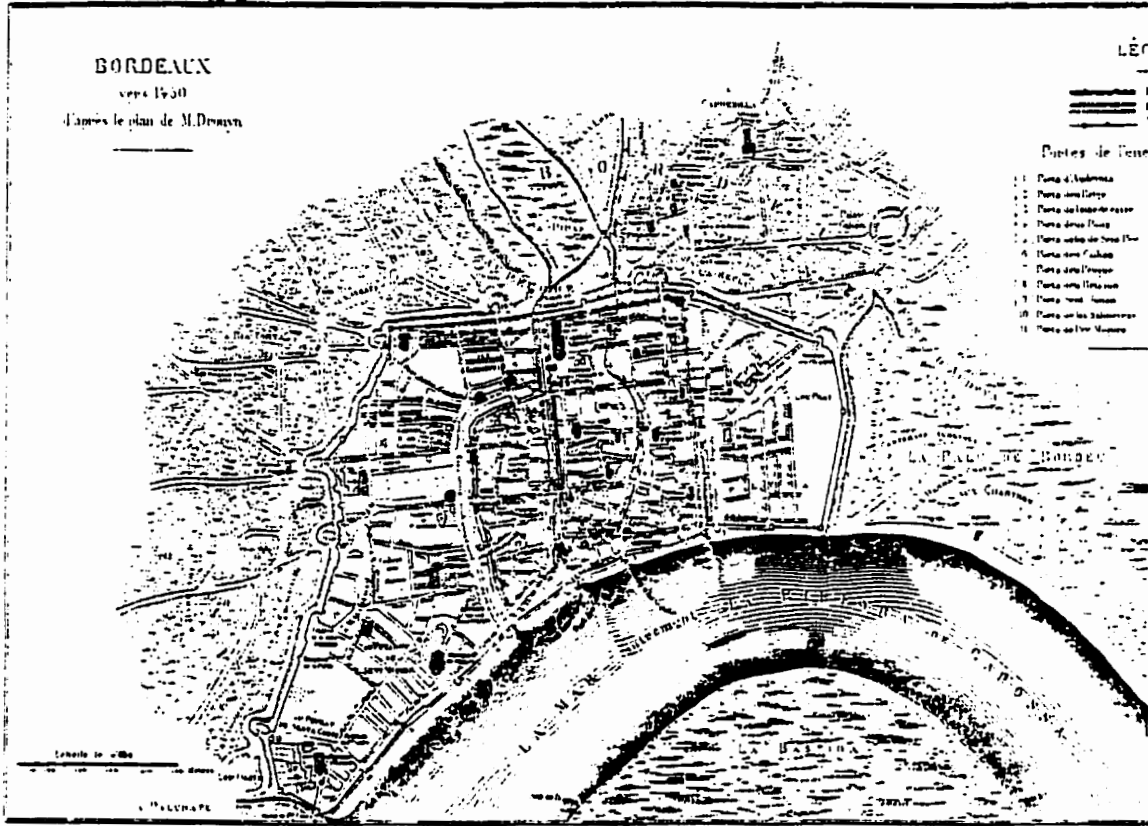
Portes de l'enceinte de l'

- 1 Porte d'Assommoir
- 2 Porte aux Herbes
- 3 Porte au Fauquier-vaux
- 4 Porte aux Choux
- 5 Porte aux de Saint-Pierre
- 6 Porte aux Collets
- 7 Porte aux Herbes
- 8 Porte aux Herbes
- 9 Porte aux Herbes
- 10 Porte aux Herbes
- 11 Porte aux Herbes
- 12 Porte aux Herbes
- 13 Porte aux Herbes
- 14 Porte aux Herbes
- 15 Porte aux Herbes
- 16 Porte aux Herbes
- 17 Porte aux Herbes
- 18 Porte aux Herbes
- 19 Porte aux Herbes
- 20 Porte aux Herbes
- 21 Porte aux Herbes
- 22 Porte aux Herbes



6.8 et 6.9. Adresses d'immeubles tirées des minutes de Raoul Brigot et de Nicolas Payron, paroisse Saint-Michel.

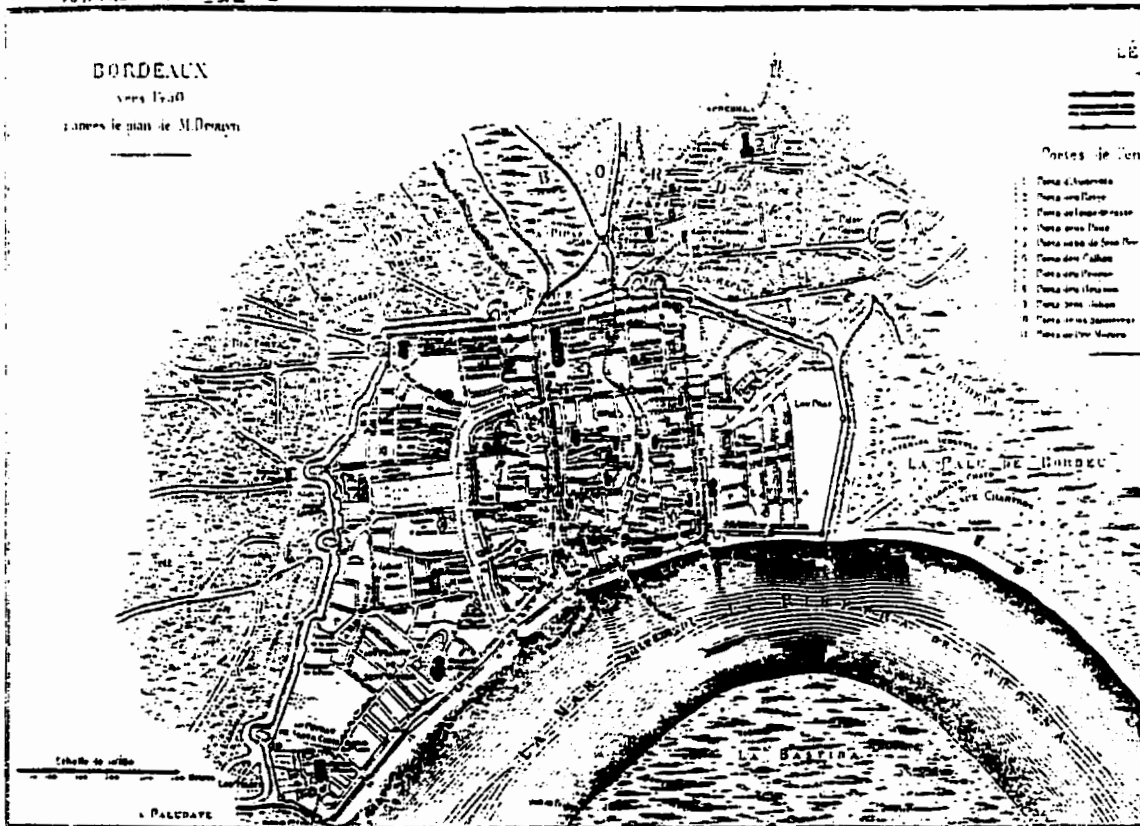
JEAN CASTAIGNE

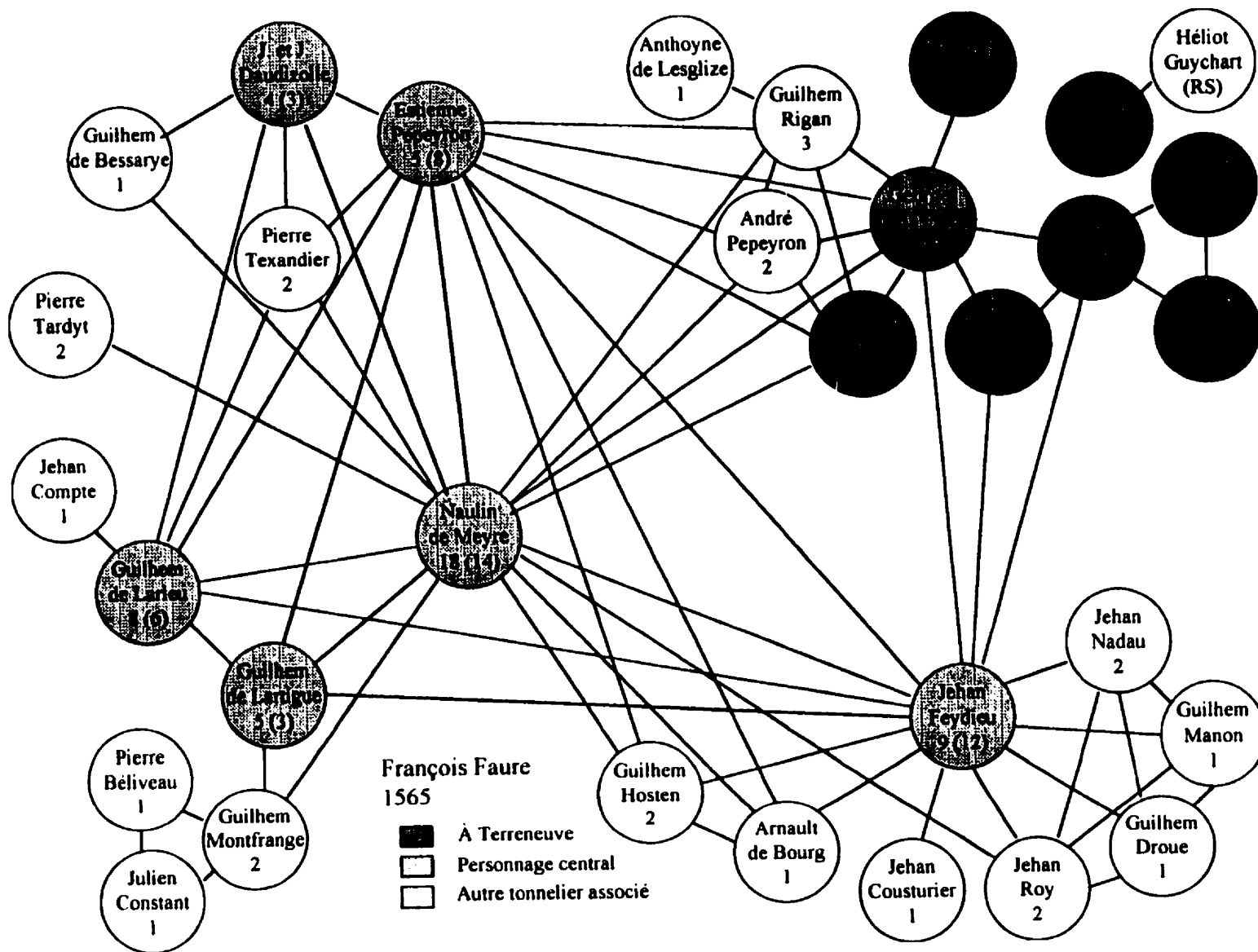


77

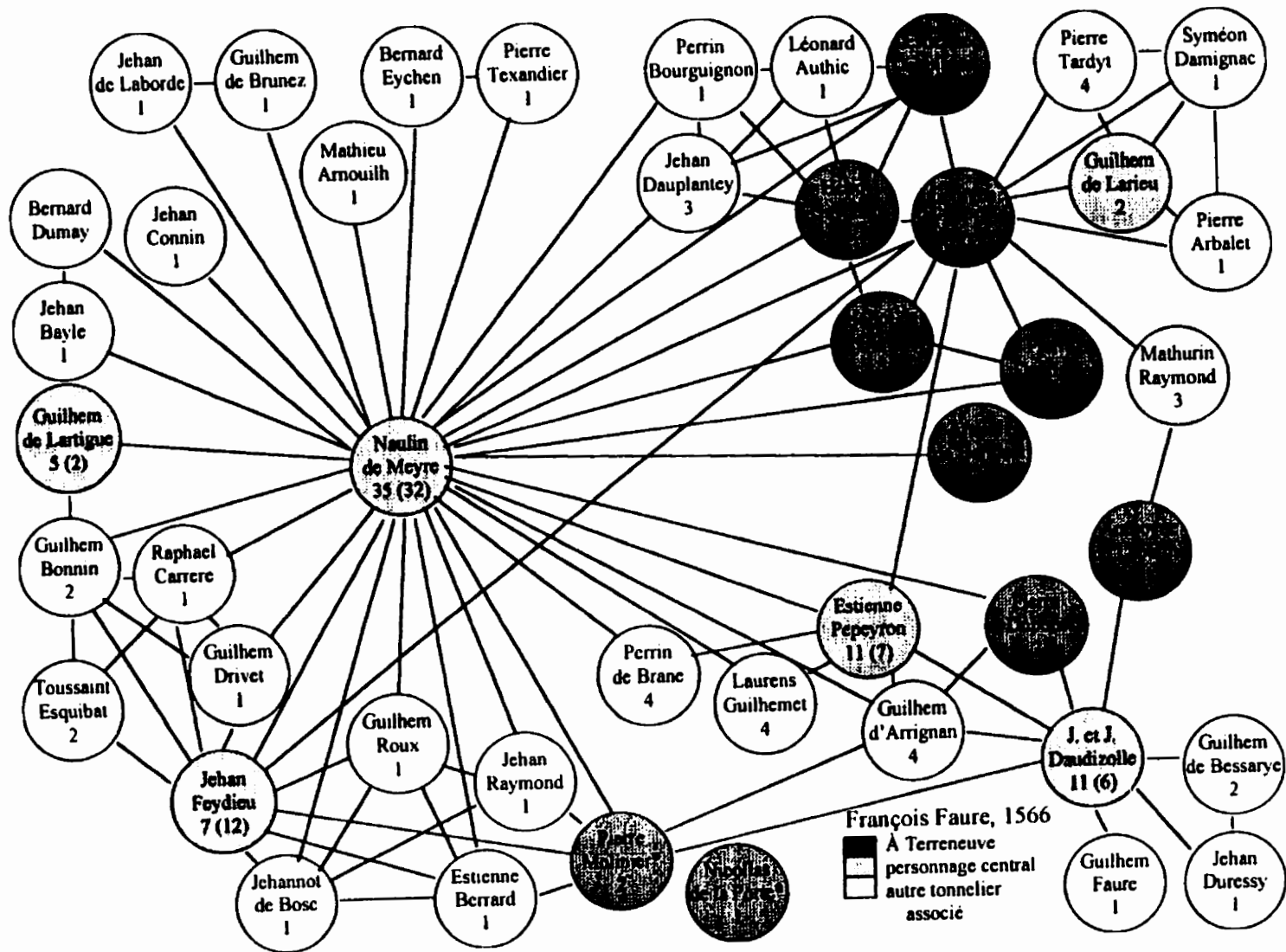
6.10 et 6.11. Adresses d'immeubles tirées des minutes de Jean Castaigne, paroisse Sainte-Eulalie, et de Martin Arfeuille

MARTIN ARFEUILLE





6.12. Le réseau de tonneliers de Saint-Rémy, 1565.



6.13. Le réseau de tonneliers de Saint-Rémy, 1566.