

## Le commerce à Canso, de 1720 à 1744

Judith Tulloch,

Bureau régional de l'Atlantique, Halifax, Nouvelle-Écosse

Au cours de la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, Canso constituait un maillon d'un florissant réseau de commerce transatlantique. La maigre population résidente se gonflait chaque année de centaines de pêcheurs qui avaient leur port d'attache dans la région en été; le poisson traité à Canso était transporté vers le sud de l'Europe et vers la Nouvelle-Angleterre. Pendant toute cette période, la pêche était dominée par les gens de la Nouvelle-Angleterre. Les gros marchands comme William Pepperell et Peter Faneuil envoyaient des goélettes de pêche et des long-courriers à Canso. À terre, les administrateurs des établissements de pêche étaient également originaires de la Nouvelle-Angleterre. De même, les pêcheurs et la plupart des terriens venaient des colonies américaines, quelques manoeuvres seulement étant originaires d'Irlande. La participation anglaise à l'industrie de la pêche de Canso se limitait presque exclusivement au commerce transatlantique.

L'activité annuelle à Canso gravitait autour de la trépidante pêche estivale. Les premiers arrivés étaient les bateaux de pêche provenant de la Nouvelle-Angleterre qui amenaient les pêcheurs et les travailleurs terriens. Ces goélettes, qui, habituellement, jaugeaient une quarantaine de tonneaux et dont l'équipage se composait de cinq hommes, arrivaient au début de mars. Les manoeuvres s'affairaient à apprêter les vigneaux tandis que les goélettes de pêche appareillaient pour les grands bancs. Les goélettes restaient habituellement en mer de deux à trois semaines, parfois jusqu'à six semaines; la pêche se poursuivait jusqu'à la fin de septembre. Partis de Grande-Bretagne ou de Nouvelle-Angleterre, les navires servant au transport, les long-courriers, arrivaient à Canso fin mai, début juin. Ce sont ces navires qui transportaient la morue de meilleure qualité, de qualité marchande, vers les marchés d'Espagne, du Portugal et d'Italie.

Les mois d'été, Canso était l'image même de l'activité prospère. Les vigneaux couvraient littéralement les rives des îles. Le grand centre d'habitation était situé dans ce qui s'appelle maintenant l'île Grassy. Quand les prises étaient débarquées des goélettes, les terriens lavaient les poissons pour en enlever le sel et les disposaient sur les vigneaux pour les faire sécher. Chaque soir, il les empilaient de manière à les mettre à l'abri de l'humidité puis les réétalaient le lendemain. Une fois salés, les poissons étaient réunis en balles prêtes à expédier. Les grands navires de transport capables de charger plusieurs milliers de quintaux de poisson, ne faisaient habituellement qu'un voyage par année depuis Canso. Dans la mesure où le temps et les prises le permettaient, les navires de transport commençaient à prendre la mer vers l'est à la fin de l'été. Les goélettes de pêche retournaient en Nouvelle-Angleterre un peu plus tard, habituellement en octobre. La plupart des manoeuvres étaient du même voyage; seuls restaient derrière quelques hommes chargés d'assurer l'entretien des vigneaux et des magasins durant l'hiver. Au début de novembre, Canso avait retrouvé sa maigre population d'une trentaine ou d'une quarantaine de personnes protégées par une garnison de deux ou trois compagnies du 40<sup>e</sup> régiment<sup>1</sup>.

La pêche à Canso ne constituait qu'un élément parmi d'autres d'une intense activité commerciale pour nombre des hommes et des navires qui y étaient associés. Une bonne part de la morue de qualité marchande était transportée en Europe à bord



de navires appartenant à des marchands de la Nouvelle-Angleterre comme Peter Faneuil, Joshua Peirce et William Pepperell. L'hiver, leurs navires transportaient des cargaisons composées de produits de la Nouvelle-Angleterre et des Antilles et destinées à la Grande-Bretagne et la Méditerranée. Là, ils chargeaient du sel et divers produits puis faisaient voile vers Canso à la fin du printemps. Après être retournés dans le sud de l'Europe chargés de poisson de Canso à l'automne, les navires de la Nouvelle-Angleterre chargeaient des cargaisons destinées soit à la Grande-Bretagne, soit aux colonies américaines, mais ils ralliaient habituellement leur port d'attache pour les mois d'hiver les plus durs<sup>2</sup>.

Le prix du poisson a varié dans des proportions appréciables au cours du quart de siècle qu'a duré la pêche commerciale de la Nouvelle-Angleterre. Vers la fin des années 1720, il est descendu à 7 shillings sterling par quintal à peine, mais, en 1732, il avait remonté à 12/6 sterling. Il se situait en moyenne entre 8/ et 10/ sterling par quintal. La rémunération des pêcheurs prenait habituellement la forme de parts sur les prises de leur navire, coutume qui s'est maintenue jusqu'à aujourd'hui. La part qui leur revenait était la moitié du produit, l'autre moitié étant celle du propriétaire, qui habituellement fournissait les provisions de bouche et l'équipement. Les pêcheurs utilisaient une partie de leur revenu pour acheter des biens comme du tabac et du rhum aux terriens/marchands. Des lettres de change étaient émises pour le reste, ce qui était pratique courant en matière de transactions financières à l'époque. Les terriens étaient payés en totalité en nature avec des biens puisés à même les magasins de leurs employeurs de la Nouvelle-Angleterre. Les biens les plus utilisés étaient les tissus, le rhum, le tabac, le sucre et la mélasse. Il ne fait guère de doute que la rémunération en nature faisait que les employés avaient une dette perpétuelle envers leurs employeurs. Par ailleurs, la forte consommation de rhum donnait lieu à des plaintes, la pêche ayant à souffrir de l'état d'ébriété des hommes<sup>3</sup>.

Le plus important produit des pêcheries de Canso était la morue salée et séchée. La morue de meilleure qualité était exportée vers le marché de la Méditerranée, où l'on en faisait une forte consommation en raison des obligations d'ordre alimentaire qu'imposait l'Église catholique. En 1755, il se consommait dans la péninsule ibérique 300 000 quintaux de poisson par année; la populeuse péninsule italienne constituait un marché tout aussi fiable<sup>4</sup>. La morue de qualité médiocre, qui avait été endommagée au cours du saumurage et qui constituait ce qu'on appelait le poisson de rebut, était exportée vers les Antilles où elle devait servir de nourriture pour la vaste population des esclaves employés dans les plantations. Le poisson de rebut était habituellement transporté à bord des bateaux de pêche de la Nouvelle-Angleterre qui faisaient route vers le sud à l'automne. L'huile de foie de morue constituait un sous-produit d'importance mineure utilisé surtout dans l'industrie du tannage. On en produisait relativement peu chaque année, de 28 barils à peine en 1729 à 486 en 1737. Il semble que la majeure partie de la production d'huile était expédiée vers la Nouvelle-Angleterre à la fin de la saison de pêche<sup>5</sup>.

Les provisions de bouche destinées aux résidents saisonniers et permanents constituaient l'essentiel du commerce d'importation de Canso au cours des années les plus actives où s'est pratiquée la pêche commerciale à cet endroit. Elles provenaient tant d'outre-mer que de Nouvelle-Angleterre. Certains des navires de transport partant de Grande-Bretagne étaient chargés de provisions lors de leur voyage du printemps. En 1732, par exemple, ils apportaient du pain, de la farine, du porc et du boeuf destinés à la vente. Il semble que ces provisions provenaient principalement d'Irlande<sup>6</sup>. Par ailleurs, le fait que l'industrie de la pêche à Canso était dominée par la Nouvelle-Angleterre donne à penser que le gros des provisions était en fait importé des colonies nord-américaines. On s'est plaint en 1727 du fait que Boston fournissait tout ce dont Canso avait besoin, et ce, au détriment des commerçants britanniques<sup>7</sup>. Dans le même ordre d'idée, des officiers de marine qui faisaient rapport sur l'état de

l'industrie de la pêche notaient régulièrement que des gens de la Nouvelle-Angleterre apportaient des provisions à Canso.

Il semble que les denrées alimentaires aient constitué la principale importation de la Nouvelle-Angleterre, dont la proximité permettait le transport de bétail et de denrées périssables. Les registres de commerçants de la Nouvelle-Angleterre font état d'importantes ventes de denrées alimentaires, particulièrement de bétail, aux résidents et pêcheurs de Canso. En 1726, par exemple, Joshua Peirce, marchand de Portsmouth, envoya à Canso le sloop *Happy Returns* chargé d'au moins seize moutons et quinze agneaux, ainsi que de plusieurs vaches et veaux. Les acheteurs étaient les résidents permanents et les capitaines des bateaux de pêche et des long-courriers. De même, un livre de comptes tenu par Peirce fait état de la vente à des résidents de Canso de produits comme du rhum, du sucre, du tabac, des limes, de la mélasse et de la viande de boeuf<sup>8</sup>. La liste détaillée des biens expédiés à Terre-Neuve par Thomas Hancock, marchand de Boston, qui était également actif à Canso, est sans doute représentative des types de marchandises qui étaient régulièrement exportés vers le nord. Le navire de Hancock transportait une cargaison composée de 13 fûts de maïs, 3500 tonneaux de douves, 99 barils de farine, 66 pains de sucre blanc, 13 tonneaux et fûts de tabac, 4 tonneaux de rhum de la Barbade, 5 boîtes de savon, 39 barils de porto et 6 barils de cidre<sup>9</sup>. À n'en pas douter, le registre des denrées alimentaires consommées par le ménage de Canso de Joshua Peirce au cours de l'été 1723 confirme qu'il était possible de se procurer les biens de ce genre. Au titre de ses dépenses de subsistance figurait l'achat de pain, de porc, de boeuf, de farine, de mouton, d'huile et de mélasse<sup>10</sup>.

Outre les denrées alimentaires, la population de Canso avait besoin d'articles qu'elle utilisait pour faire la pêche. Le plus évident et le plus nécessaire était le sel. Les pêcheries utilisaient systématiquement dix tonneaux de sel pour chaque masse de 100 quintaux de poisson<sup>11</sup>. Ainsi, au cours des années 1720 et 1730, époque où la production a parfois atteint 50 000 quintaux par année, on a pu employer jusqu'à 5000 tonneaux de sel. Ce dernier provenait tant d'Europe que de Nouvelle-Angleterre. Les navires de transport en étaient parfois chargés pour leur voyage vers l'ouest au printemps. Ce sel avait été importé en Grande-Bretagne de la péninsule ibérique et il était ensuite réexporté vers l'Amérique du Nord<sup>12</sup>. Le sel venait aussi directement de la péninsule ibérique, principalement à bord de navires de la Nouvelle-Angleterre dont Canso était la destination au début du printemps. En 1729, Joshua Peirce donna l'ordre à l'un de ses capitaines d'embarquer une pleine cargaison de bon sel blanc à Cadix puis de faire voile vers Canso<sup>13</sup>. Le sel pouvait aussi provenir de la Nouvelle-Angleterre, laquelle était depuis longtemps autorisée à en importer directement de la péninsule ibérique, situation qui constituait une exception aux restrictions douanières fixées par les lois anglaises sur le commerce<sup>14</sup>. Tout au long des années 1720 et 1730, le sel était régulièrement apporté à Canso depuis la Nouvelle-Angleterre à bord de navires qui venaient y prendre du poisson destiné aux marchés d'outre-mer. De même, il arrivait que des navires caboteurs fassent escale à Canso pour y débarquer le sel qui constituait une partie de leur cargaison. L'origine du sel est mentionnée dans un seul cas; il s'agissait en l'occurrence des Antilles, mais la médiocre qualité du sel antillais était la source de plaintes fréquentes dans les colonies américaines<sup>15</sup>.

À Canso, la pêche avait également besoin de choses comme des filets, des lignes et des hameçons. Comme la presque totalité des hommes pratiquant effectivement la pêche étaient originaires de la Nouvelle-Angleterre, il est probable que ce type d'équipement était apporté par les patrons-pêcheurs à leur voyage vers le nord au printemps. Les inventaires de la cargaison des navires de Joshua Peirce qui allaient à Canso ou qui en revenaient font état d'articles comme des clous, des filets, de la toile, des hameçons, des lignes, des ancres et des câbles<sup>16</sup>. Il n'est guère douteux que les long-courriers en provenance d'Angleterre apportaient des engins semblables. En effet, Peirce lui-même mentionne que la plupart des articles pour bateau, comme la toile et les câbles, étaient suffisamment bon marché en Angleterre. Il est certain en tout cas que l'Angleterre était la principale source de ce type d'équipement pour les pêcheries de Terre-Neuve<sup>17</sup>.

Canso servait également d'entrepôt pour les objets qui faisaient l'objet du commerce, licite ou illicite. Le commerce licite, entre l'Europe et la Nouvelle-Angleterre, ne semble pas avoir été très important; il s'agissait essentiellement d'un à-côté de la pêche commerciale. Il semble que, dans la plupart des cas, les marchandises qui transitaient par Canso aient été apportées par les capitaines des long-courriers, soit qu'ils cherchaient à faire un bénéfice rapide en les revendant aux marchands de la Nouvelle-Angleterre, soit qu'ils livraient des biens commandés en Grande-Bretagne par les commerçants coloniaux. Une transaction effectuée par Joshua Peirce au sujet de laquelle on possède de bons documents est peut-être représentative de ce type de commerce. Vers la fin de 1728, Peirce chargea sur un de ses navires du poisson et du bois de chêne à destination de Cadix; ce navire devait ensuite charger du sel à livrer à Canso, où il devait embarquer du poisson. Les lettres de Peirce à ses agents en Europe et au capitaine du navire indiquent le genre de produits qui pouvaient provenir directement d'Europe par l'intermédiaire du circuit commercial transatlantique. Certains articles, c'était évident, étaient destinés à la revente. Outre une pleine cargaison de sel blanc, la liste d'emplettes du capitaine Cate comprenait des fûts de vin blanc, des jarres d'olives et d'huile d'olive, des citrons frais et des rouleaux de grosse toile de Hollande. Peirce commanda également des biens qu'il destinait à son propre usage: deux bols à punch de porcelaine et cinq gallons d'alcool. Il n'était pas rare que les navires qui faisaient voile vers l'ouest, à destination de Canso au printemps, apportent des cargaisons aussi hétéroclites. Il est possible que certains biens importés aient été réexportés à Louisbourg ou en Nouvelle-Angleterre, mais il n'est pas du tout exclu qu'ils aient été consommés à Canso. Dans le cas précis que nous mentionnons ici toutefois, les produits ne transitèrent pas par Canso puisque le capitaine Cate resta à Cadix au-delà de la mi-août 1729 et qu'il reçut par conséquent l'ordre de retourner directement à Piscataqua<sup>18</sup>.

Les registres de la douane confirment la présence occasionnelle à Canso de produits d'origine méditerranéenne. En 1728, le brigantin *Gardiner*, arrivé d'Espagne pour prendre du poisson qu'il devait livrer au Portugal, fut confisqué parce que le capitaine avait importé des produits espagnols sans payer les droits. La cargaison (de l'huile d'olive, des olives, du vin et du savon) fut vendue aux enchères et rachetée en bonne partie par le capitaine, Robert Parramore<sup>19</sup>. Les transactions de ce genre ne sont que rarement consignées et les documents dont on dispose donnent à penser que les produits européens étaient importés directement en Nouvelle-Angleterre, sans transiter par Canso. Une liste des bateaux de pêche ayant quitté Canso en septembre 1730 ne fait état que de quatre bateaux, sur 154, transportant des importations de l'étranger vers des ports de la Nouvelle-Angleterre. L'immense majorité des navires partants n'étaient chargés que de matériel de pêche, de poisson de rebut ou tout simplement de lest<sup>20</sup>.

Il semble que le commerce clandestin avec Louisbourg ait toujours occupé une place importante au sein de l'économie de Canso. Dès 1726, un commerçant

chevronné de la Nouvelle-Angleterre fait état qu'il arrivait souvent que des navires de la Nouvelle-Angleterre apportent des biens comme du bétail, de la viande de porc, des planches et des bardeaux à Louisbourg. Au départ des ports de Nouvelle-Angleterre, les marchandises étaient officiellement en route pour Canso, mais elles étaient en fait destinées à Louisbourg<sup>21</sup>. Les difficultés chroniques de Louisbourg à se procurer des vivres en quantité suffisante en faisaient un marché lucratif pour la Nouvelle-Angleterre, avec son bétail et ses denrées accessibles. D'ailleurs, de fréquentes pénuries forçaient les autorités de Louisbourg à accepter, et à l'occasion à réclamer, le commerce avec la Nouvelle-Angleterre. En 1743, par exemple, une pénurie appréhendée poussa les autorités de la place à faire venir de Canso de la farine, des biscuits, du maïs, des légumes et de la morue<sup>22</sup>. La proximité d'un marché immédiatement accessible avait pour résultat de créer une rareté des provisions de bouche à Canso, rareté qui avait pour effet de faire monter les prix. Ainsi, par exemple, le prix du mouton à Canso en 1726 aurait été le double de celui demandé à Louisbourg<sup>23</sup>.

Le commerce de la Nouvelle-Angleterre avec Louisbourg avait des adversaires des deux côtés. Les autorités britanniques concluaient qu'il était préjudiciable au développement de Canso, tandis que les marchands britanniques se plaignaient qu'étant donné que les Français s'approvisionnaient à Canso, les commerçants de bon droit ne pouvaient acheter de poisson et se trouvaient par conséquent dans l'impossibilité d'accéder au riche marché de la Méditerranée<sup>24</sup>. Certains marchands français s'opposaient tout autant au commerce avec la Nouvelle-Angleterre: en 1725, un groupe d'entre eux soutint que les contrebandiers anglais les empêchaient de gagner leur vie du fait qu'ils importaient des produits comme de la viande de boeuf ou de porc, du tabac, du sel, du goudron et du tissu<sup>25</sup>. Néanmoins, le commerce illicite entre la Nouvelle-Angleterre et Louisbourg a prospéré durant tout le début du XVIII<sup>e</sup> siècle. Malgré les risques de saisie par les autorités françaises ou anglaises, les marchands de la Nouvelle-Angleterre trouvaient des avantages lucratifs à la situation, notamment l'accès au marché des Antilles françaises. Les produits antillais comme le sucre, le coton, le cacao, la mélasse et l'indigo s'écoulaient sans difficulté à Boston et procuraient des bénéfices supplémentaires à nombre de commerçants qui pratiquaient la pêche commerciale à Canso. La correspondance qu'a échangée l'entrepreneur bostonnais Peter Faneuil avec son agent à Canso, Thomas Kilby, sur deux étés illustre bien à quel point il était engagé dans le commerce avec Louisbourg. Au cours de l'été 1737, Faneuil envoya au moins trois navires à Canso, d'où ils devaient faire voile vers Louisbourg. Leur cargaison se composait de matériaux de construction tels que planches, bardeau et briques, ainsi que de denrées alimentaires comme le boeuf, les biscuits et la farine. Kilby avait pour instruction d'acheter en échange des produit antillais, notamment de l'indigo, du rhum, de la mélasse et du sucre dans la mesure où ces denrées étaient disponibles<sup>26</sup>. Il semble que les produits demandés aient alors été envoyés à Boston via Canso. Ainsi, encore que la majeure partie des biens semble avoir été consommée en Nouvelle-Angleterre, il est possible qu'il en soit resté une partie à Canso.

Au cours des 25 années où les pêcheurs originaires de la Nouvelle-Angleterre se sont adonnés à leur activité à Canso, les prises et les revenus ont varié de façon appréciable. Les gens de la Nouvelle-Angleterre se sont mis à pêcher à Canso peu après la cession de la partie continentale de la Nouvelle-Écosse à la Grande-Bretagne en 1713, et vers 1718 une cinquantaine d'hommes pêchaient à Canso avec John Henshaw et Giles Hall de Boston, les premiers Anglais à s'y établir<sup>27</sup>. En 1720, un officier de la marine britannique signala que 96 navires anglais étaient à l'oeuvre dans la région<sup>28</sup>. La saisie de matériel de pêche français opérée par le capitaine Thomas Smart à Canso en 1718 et le raid de représailles mené par les Indiens contre les gens de la Nouvelle-Angleterre établis à cet endroit en 1720 n'ont été que de brefs contretemps dans la croissance de la pêche commerciale. En effet, l'étendue des pertes

est révélatrice de la valeur de l'industrie à l'époque. En 1718, par exemple, les Français firent état de pertes de biens pour une valeur de 200 000 livres, tandis que deux ans plus tard, les pertes des gens de la Nouvelle-Angleterre, même après la reddition de certains biens, furent estimées à £9000<sup>29</sup>.

Il semble que ce soit dans les années 1720 que les pêcheries de Canso aient atteint leur sommet. En 1720, le gouverneur Richard Philipps de la Nouvelle-Écosse affirma que les pêcheurs originaires de la Nouvelle-Angleterre réalisaient des prises de l'ordre de 80 000 à 100 000 quintaux par année, encore que les statistiques pour les années ultérieures indiquent que les prises annuelles ont rarement dépassé les 60 000 quintaux<sup>30</sup>. La crainte que les Indiens reviennent à l'attaque au début de la décennie a retardé la croissance de l'industrie et, en 1722, un groupe de pêcheurs de Canso menaça de quitter les lieux si le gouvernement britannique ne leur accordait pas de protection suffisante pour la pratique de leur activité<sup>31</sup>. Une première mesure en ce sens fut prise en 1723 quand un bâtiment de guerre fut envoyé patrouiller la côte de la Nouvelle-Écosse. Un an plus tard, un petit fort fut construit dans l'île Grassy pour défendre l'établissement à terre<sup>32</sup>. En outre, la signature d'un traité de paix avec les Indiens en 1726 réduisit la menace qui pesait sur les pêcheurs<sup>33</sup>. Bien que les statistiques pour la fin des années 1720 soient incomplètes, le commerçant chevronné Joshua Peirce signale que l'année 1728 a été la meilleure qu'il a connue depuis longtemps à Canso, et il prévoit que, l'été suivant, la pêche sera aussi bonne qu'en 1728<sup>34</sup>.

Le commerce direct avec les marchés d'outre-mer semble avoir décliné dans les années 1730. Tout au long de la décennie précédente, un nombre appréciable de navires qui chargeaient des marchandises destinées aux pays de la Méditerranée venaient d'Angleterre, tandis que le nombre de ceux qui venaient de la Nouvelle-Angleterre était moindre. À partir du début des années 1730, les long-courriers de la Nouvelle-Angleterre se mirent à dominer, et, vers la fin de la décennie, comme la possibilité d'une guerre avec l'Espagne s'était accrue, les exportations directes de Canso vers les marchés d'outre-mer furent réduites à presque rien. Ainsi, aucun long-courrier britannique ne vint à Canso en 1740 et un rapport de pêche établi l'année suivante signalait que nul long-courrier n'était venu depuis que la guerre avait éclaté à la fin de 1739<sup>35</sup>. Le poisson de qualité marchande fut rapporté en Nouvelle-Angleterre pour être réexporté vers l'Europe ou les Antilles.

Le déclin du commerce outre-mer fut influencé par plusieurs facteurs. Les missions navales britanniques envoyées pour protéger la pêche, et les marchands britanniques avec elle, se plaignaient qu'une bonne part des prises était vendue aux Français de Louisbourg. Il ne restait par conséquent plus guère de bénéfices à faire pour les commerçants britanniques<sup>36</sup>. Le poisson de Canso acquit en outre une réputation de qualité médiocre imputable à de mauvaises pratiques de salage. À la fin des années 1720, la consommation de poisson de Canso sur le lucratif marché ibérique avait chuté et les consuls et marchands britanniques sur place se plaignaient de la qualité inférieure du poisson. Les fonctionnaires de l'Office du commerce firent savoir qu'on risquait de perdre le marché de la Méditerranée si l'on ne faisait pas plus attention<sup>37</sup>.

La nature de la pêche commerciale à Canso la prédisposait aux problèmes. Alors qu'à Terre-Neuve la pêche était toujours essentiellement côtière et pratiquée à bord de petits bateaux, la pêche à Canso constituait une industrie et se pratiquait au large, sur les grands bancs. Le poisson fraîchement pêché était salé et entreposé dans les cales des goélettes pour la durée de l'expédition, soit de deux à cinq semaines. Par contre, les pêcheurs de Terre-Neuve rentraient au port chaque soir, si bien que les prises de la journée étaient lavées et mises à sécher presque immédiatement. Aussi, l'été en particulier, il pouvait arriver que le poisson de Canso soit brûlé au salage et abîmé au point de ne pouvoir être vendu que comme poisson de rebut, et non pas comme poisson de qualité marchande, qui valait plus cher. Toujours au sujet du

poisson de Canso, on déplorait que, dans une tentative pour gagner le marché de début de saison, le plus lucratif, les marchands de la Nouvelle-Angleterre expédiaient la morue avant qu'elle ait séché convenablement, ce qui en diminuait encore la qualité à son arrivée en Europe<sup>38</sup>.

La pêche à Canso, qui était étroitement associée à la communauté marchande de Boston, subissait également le contrecoup de la rivalité qui opposait les villes côtières de la Nouvelle-Angleterre. Au cours des années 1720 et 1730, des entrepreneurs des villes du littoral d'Essex County, comme Marblehead et Salem, s'efforcèrent de casser l'écrasante domination de Boston dans le transport naval dans la baie du Massachusetts. En 1737, Peter Faneuil prévint son agent à Canso: les pêcheurs devaient veiller à accroître la qualité de leur produit, car les industriels de la pêche à Marblehead profiteraient de la moindre carence du poisson de Canso pour détruire les pêcheries de cet endroit<sup>39</sup>. En outre, le marché du poisson, tant en Europe qu'aux Antilles, connaissait un sérieux encombrement dans les années 1730<sup>40</sup>. Ainsi, l'insécurité des transports imputable à la guerre avec l'Espagne, la baisse de la demande et la concurrence puissante se conjuguèrent pour miner la position – établie depuis longtemps – de Canso dans l'industrie de la pêche de la morue de la Nouvelle-Angleterre. L'incapacité de l'établissement de se remettre sur ses pieds après l'attaque française de mai 1744 ne faisait que confirmer son recul.

Pendant une brève période de cinq ans à peine, les pêcheries de Canso comportèrent un volet supplémentaire: celui de la chasse à la baleine. Signalée pour la première fois en 1732, la chasse à la baleine se pratiquait sur les grands bancs et elle était surtout le fait de marins de Nantucket. La meilleure année a été l'année 1732: 22 baleines furent débarquées à Canso, ce qui représentait 2000 tonnes d'huile et six tonnes d'os pour une valeur d'environ £4500. Les prises de baleines furent moins nombreuses les années suivantes. En 1738, aucun des trois navires affectés à cette chasse n'en rapporta. Les comptes rendus officiels pour l'année 1740 font état que la chasse de la baleine ne s'est pas pratiquée cette année-là. Les premiers rapports indiquaient une présence nombreuse de baleines, mais, en quelques années, leur nombre a diminué, phénomène qui avait déjà été observé précédemment le long de la côte de la Nouvelle-Angleterre. En 1737, par exemple, on ne captura que neuf baleines, dont deux qualifiées de "petites". La plupart des navires qui avaient précédemment fait escale à Canso poussèrent vers le nord pour aller chasser dans le détroit de Davis où, cette année-là, on comptait de 50 à 60 baleiniers provenant du seul Massachusetts<sup>41</sup>.

Durant les années où les pêcheurs de la Nouvelle-Angleterre pratiquèrent leur activité à Canso, l'établissement était protégé par un détachement du 40<sup>e</sup> régiment. Une compagnie de 36 hommes environ y fut postée à la fin de 1720, après l'attaque des Français l'été de la même année; quelques années plus tard, la garnison atteignit le sommet de 120 hommes. Leur présence nécessitait un approvisionnement régulier de la part des autorités militaires. Les denrées étaient fournies par des entrepreneurs britanniques, habituellement par l'intermédiaire d'agents en Nouvelle-Angleterre. Les entrepreneurs étaient tenus de fournir du pain, du boeuf ou du porc, du beurre ou du fromage, et de la farine ou du riz, à raison de sept livres de pain, sept livres de boeuf ou quatre livres de porc, trois chopines de pois, six onces de beurre ou une livre de fromage et une livre de farine ou huit onces de riz par homme par semaine<sup>42</sup>.

La prédominance des commerçants de la Nouvelle-Angleterre sur le marché de Canso faisait probablement qu'une partie au moins de ces denrées provenait de Boston, comme c'était le cas des provisions destinées aux détachements du 40<sup>e</sup> postés à Annapolis Royal<sup>43</sup>. D'un autre côté, le liens étroits avec la Grande-Bretagne tissés à la faveur des voyages annuels des long-courriers ont peut-être fait que l'approvisionnement provenait davantage d'outre-mer. Ce fut presque certainement le cas en 1736, année où un groupe d'officiers firent rapport sur la qualité des vivres qui venaient d'arriver à bord du navire britannique *Sir Thomas Pinck* de Bristol. Il

semble que sa cargaison devait constituer une part importante des provisions de la garnison: sacs de pain (probablement des biscuits de mer), tonneaux de boeuf, de porc, de farine et de pois, et tonnelets de beurre<sup>44</sup>. Dans le même ordre d'idée, l'ingénieur militaire J.M. Bastide signale en 1742 que la garnison de Canso dépend du ravitaillement annuel effectué depuis l'Angleterre<sup>45</sup>.

Des provisions fraîches et du bétail étaient régulièrement apportés de la Nouvelle-Angleterre. Les registres de commerçants de la Nouvelle-Angleterre révèlent que leur clientèle de Canso comptait des officiers de la garnison. Joshua Peirce, par exemple, fournissait toute une gamme de denrées: boeuf, mouton, rhum, sucre, tabac et lime. L'un de ses clients était le lieutenant-colonel du régiment, Lawrence Armstrong. À la fin des années 1730, le brouillard de Christopher Kilby comportait de nombreuses inscriptions correspondant aux achats d'officiers du 40<sup>e</sup>, y compris une vente de sucre et de verres à thé et à vin au capitaine Patrick Heron à Canso<sup>46</sup>. Ces transactions faisaient clairement partie d'un commerce régulier de denrées alimentaires périssables entre la Nouvelle-Angleterre et la Nouvelle-Écosse. Les officiers en poste à Canso, imitant en cela les résidents permanents, complétaient en outre leur diète en cultivant de petits jardins potagers. La carte de Canso tracée en 1742 par Bastide montre des jardins qui longent la rive sud de ce qui est maintenant l'île Grassy; dans le rapport qui l'accompagne, il signale que les officiers ont toujours besoin des produits frais qu'apportent les gens de la Nouvelle-Angleterre l'été, même s'ils ont "des petits jardins"<sup>47</sup>.

Canso a joué un rôle important dans l'économie de la Nouvelle-Angleterre au début du XVIII<sup>e</sup> siècle. Le poisson qui y était salé constituait une importante source de revenus pour les entrepreneurs coloniaux qui dominaient l'industrie. Par ailleurs, toute l'importance de Canso dans le réseau du commerce atlantique résidait dans les occasions qu'il offrait de commercer avec Louisbourg. L'établissement constituait la plaque tournante par laquelle transitaient les marchandises françaises, importées par la Nouvelle-Angleterre. L'été, Canso formait un marché utile pour les commerçants de la Nouvelle-Angleterre que l'approvisionnement en denrées alimentaires et en matériel de pêche, mais l'établissement était trop petit pour constituer un marché ouvert toute l'année. En 1732, par exemple, le gouverneur Philipps signale que les seuls produits manufacturés consommés en Nouvelle-Écosse étaient des tissus de toutes sortes et que le seul bien d'exportation était le poisson de Canso<sup>48</sup>. Comme source d'un précieux produit de première nécessité et comme couverture pour le commerce illicite avec Louisbourg, Canso constituait néanmoins un appendice utile du réseau commercial de la Nouvelle-Angleterre.

## Notes

- 1 Grande-Bretagne, Public Record Office, Colonial Office 218, vol.2, fol. 53-54. Council of Trade and Plantations aux Lords Commissioners of the Admiralty, 16 février 1726. (Le Colonial Office est désigné ci-après par les lettres *CO*.) Pour plus de détails sur la pêche commerciale, voir le "plan de pêche" annuel présenté au Board of Trade, CO217 passim.
- 2 New England Historic Genealogical Society (ci-après NEHGS), Documents de la famille Pepperell, dossier 13, Elias Pearse à Pepperell, 21 mai 1724; Massachusetts Historical Society (ci-après MHS), Divers documents reliés, 1728-1733, Samuel Appleton à Joseph Brandon, 24 juin 1728. Pour une analyse du réseau du commerce transatlantique de la Nouvelle-Angleterre, voir W.T. Baxter, *The House of Hancock: Business in Boston 1724-1775* (New York, Russell & Russell, 1965) et Byron Fairchild, *Messrs. William Pepperell, Merchants at Piscataqua* (Ithaca, 1954).

- 3 Pour un excellent examen du régime financier répandu en Nouvelle-Angleterre et par conséquent à Canso, voir Baxter, *op. cit.* Pour des renseignements sur un lieu particulier, voir CO217/6, fol. 17, plan de pêche 1729, et fol. 26-27, plan de pêche 1730.
- 4 James G. Lydon, "Fish and Flour for Gold: Southern Europe and the Colonial American Balance of Payments", *Business History Review*, vol. 39 (1965), p. 173.
- 5 Voir par exemple CO217/5, fol. 231 et suiv., liste des navires quittant Canso, septembre 1730: pas d'huile à bord des navires appareillant pour l'est.
- 6 CO217/6, fol. 143, plan de pêche 1732; fol. 26-27, plan de pêche 1730; fol. 17, plan de pêche 1729. Les denrées alimentaires d'origine irlandaise étaient largement consommées par les pêcheurs de Terre-Neuve. Voir C. Grant Head, *Eighteenth Century Newfoundland* (Toronto, 1976), p. 109-110.
- 7 CO194/8, fol. 140, Commodore John St. Lo au Council of Trade and Plantations, 30 septembre 1727.
- 8 Harvard University Business School (ci-après HUBS), bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-1, Brouillard de Joshua Peirce, Articles divers vendus à Canso, sloop *Happy Returns* 1726 et différentes inscriptions.
- 9 NEHGS, Documents de la famille Hancock, boîte 13, Connaissements pour des approvisionnements gouvernementaux, 1734-62.
- 10 HUBS, bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-2, Grand livre de Joshua Peirce, Dépenses domestiques, Canso, 1723.
- 11 CO217/6, fol. 26-27, plan de pêche 1730.
- 12 Head, *op. cit.*, p. 107.
- 13 HUBS, bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-1, Brouillard de Joshua Peirce, Peirce au capitaine Cate, 9 février 1729.
- 14 NEHGS, Documents de la famille Pepperell, Dossier 17, Gibbs, Leven et Potter à Pepperell, 16 avril 1728. Au sujet des lois sur l'importation du sel, voir Charles M. Andrews, *The Colonial Period of American History, England's Commercial and Colonial Policy* (New Haven, 1938), p. 109.
- 15 Voir, par exemple, HUBS, bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-1, Brouillard de Peirce et II A-2, Grand Livre de Peirce, diverses inscriptions, et NEHGS, Documents de la famille Hancock, F-4, Copie-lettres de Peter Faneuil 1737-1739, Faneuil à Thomas Kilby, 20 juin 1737, et du même au même, 1<sup>er</sup> septembre 1738. Andrews, *op. cit.*, p. 109.
- 16 HUBS, bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-1, Brouillard de Peirce, inventaire des navires envoyés à la pêche à Canso, 26 octobre 1725, et II A-2, Grand livre de Peirce, note sur les marchandises à bord du *Dolphin* à Canso, 31 août 1724.
- 17 HUBS, bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-1, Brouillard de Peirce, Peirce à un correspondant anonyme en Grande-Bretagne, 10 septembre 1728; Head, *op. cit.*, p. 102.
- 18 HUBS, bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-1, Brouillard de Peirce, Peirce à Francis Wilks, 1<sup>er</sup> février 1728 [sic - 1729], Peirce à William Jacks, 3 février 1729, Peirce au capitaine Cate, 9 février 1729 et 14 août 1729, Peirce à Jacks, 15 août 1729.
- 19 CO217/5, fol. 159-160, Évaluation du navire et du contenu, 20 août 1728.
- 20 CO217/5, fol. 231 et suiv., liste des navires quittant Canso, septembre 1730.
- 21 CO217/4, fol. 306, John Bradstreet aux Lords Commissioners of Trade and Plantation, reçue le 24 mars 1726. Des problèmes semblables, y compris la méthode pour abuser les fonctionnaires de la douane, ont été décrits 17 ans plus tard par le percepteur de la douane à Canso. CO217/31, fol. 199, Newton aux Lords of Trade, 1<sup>er</sup> septembre 1743.

- 22 Donald F. Chard, "The Impact of Ile Royale on New England, 1713-1763", thèse de doctorat, université d'Ottawa, 1976, p. 64.
- 23 CO217/4, fol. 306, Bradstreet aux Commissioners of Trade and Plantations, 24 mars 1726.
- 24 CO217/6, Fol. 92, Requête de Matthew Mauger *et al.* aux Lords Commissioners of Trade and Plantations, sans date [vers 1731-1732].
- 25 Harold A. Innis, "Cape Breton and the French Regime", *Transactions of the Royal Society of Canada*, vol. 29 sect. 2 (1935), p. 67.
- 26 NEHGS, Documents de la famille Hancock, F-3, Livres des factures de Faneuil 1725-1729, diverses listes de biens reçus de Louisbourg, et F-4, Copie-lettres de Faneuil, Faneuil à Thomas Kilby, 13 et 20 juin 1737, 15 juillet 1737, 12 et 18 août 1737, 8 septembre 1737, 21 août 1738 et 18 septembre 1738.
- 27 CO217/2, fol. 188, copie d'une lettre de Cyprian Southack au lieutenant-gouverneur à Annapolis Royal, 7 janvier 1718.
- 28 CO217/3, fol. 13-14, note de service du capitaine Benjamin Young, 21 octobre 1720.
- 29 Grande-Bretagne, Master of the Rolls, *Calendar of State Papers*, vol. 31 (1719-1720) p. 99; CO217/3, fol. 128-130, requête de Henshaw, Taylor *et al.*, 29 août 1720, pour la perte de biens évalués à £18 000 et fol. 212-215 pour le total révisé.
- 30 CO217/3, fol. 107, gouverneur Philipps aux Lords Commissioners of Trade, 26 août 1720.
- 31 CO217/4, fol. 142-143, Taylor, Richards *et al.* à Armstrong, 10 août 1722.
- 32 CO217/4, fol. 180, Armstrong aux Lords of Trade, 23 mars 1732; CO217/38, p. 37, Armstrong à Newcastle, 5 septembre 1725.
- 33 George A. Rawlyk, *Nova Scotia's Massachusetts: A Study of Massachusetts-Nova Scotia Relations 1630 to 1784* (Montréal, 1973), p. 130.
- 34 HUBS, bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-1, Brouillard de Peirce, Peirce à Tidmarsh et Appleton, 11 juillet 1728; Peirce à un correspondant anonyme, 25 avril 1729 et Peirce à Tidmarsh & Co., 28 juillet 1729, au sujet de la bonne pêche.
- 35 Plan de pêche pour les années 1730 pour ce qui est du déclin des envois outre-mer, et particulièrement CO217/8, fol. 101-103, plan de pêche 1740, "nul long-courrier ne charge ... cette année", et CO217/8, fol. 128-133 pour le rapport sur 1741.
- 36 CO194/8, fol. 140, St. Lo aux Lords of Trade, 30 septembre 1727; CO217/6, fol. 92, requête de Mauger *et al.* aux Lords of Trade, sans date [vers 1731-1732].
- 37 CO218/2, fol. 237-246, Popple à Burchett, 30 mars 1731.
- 38 Pour les plaintes au sujet des mauvaises méthodes de salage, voir plan de pêche pour les années 1730, par ex. 1730, CO217/6, fol. 26-27; voir aussi CO194/8, fol. 139v, St. Lo aux Lords of Trade, 30 septembre 1727.
- 39 NEHGS, Documents de la famille Hancock, F-4, Copie-lettres de Faneuil, Faneuil à Kilby, 15 juillet 1737.
- 40 James G. Lydon, "North Shore Trade in the Early Eighteenth Century", *The American Neptune*, vol. 28, 1968, p. 272-273.
- 41 Pour plus de détails sur la chasse à la baleine, voir plan de pêche, CO217/6, fol. 143 (1732), /7, fol. 28 et suiv. (1733), fol. 155-56 (1735), fol. 199 (1736), , fol. 27 (1737), /8, fol. 38 (1738), fol. 101-103 (1740). George Brown Goode, *The Fisheries and Fishery Industries of the United States* (Washington, 1884-1887), sect. 5, vol. 2, p. 94.
- 42 Archives de la Nouvelle-Écosse II, *A Calendar of Two Letter Books and One Commission-Book in the Possession of the Government of Nova Scotia, 1713-1741*, A.M. MacMechan, éd. (Halifax, 1900), Philipps à Armstrong, 4 avril 1721, p. 73.

- 43 Brenda Dunn, "Food for Philipps'Regiment, Annapolis Royal, 1717-1757",  
manuscrit inédit, Bureau de la région de l'Atlantique, Parcs, p. 2.
- 44 MHS, Documents Belknap, 61 A 130, John Jephson, John Bradstreet,  
Christopher Aldridge, Thomas Armstrong et James Gibson à Paul Mascarene,  
3 août 1736.
- 45 Forteresse de Louisbourg, Grande-Bretagne, Conseil privé 1, vol. 58, B3,  
"Report for Canso in Nova Scotia", par J.M. Bastide, ingénieur, 1742.
- 46 HUBS bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-1, Brouillard  
de Peirce, divers comptes, y compris les biens vendus à Armstrong et prélevés à  
bord du sloop *Happy Returns*, juillet 1726; NEHGS, Documents de la famille  
Hancock, TH-1, Brouillards de Christopher Kilby, compte de Patrick Heron, 21  
septembre 1738.
- 47 Forteresse de Louisbourg, Grande-Bretagne, Conseil privé, vol. 58, B3, "Report  
for Canso in Nova Scotia", par J.M. Bastide, ingénieur, 1742.
- 48 Compte rendu du commerce et des recettes en Nouvelle-Écosse établi par le  
gouverneur Philipps, inclus dans Philipps aux Lords of Trade, 24 janvier 1732,  
in Archives publiques Canada, *Documents Relating to Currency, Exchange and  
Finance in Nova Scotia with Prefatory Documents, 1675-1758*, revu et compilé  
par Gustave Lanctot (Ottawa, 1933), p. 180-181.

## ANNEXE

Bétail et denrées dont la présence à Canso est précisée

- 1720 Bétail, porcs, volaille, chiens (bétail laissé à Henshaw après le raid indien, août)
- 1721 Quatre barils de cidre, quatre paires de bas de fil, six paires de moufles de fil, un morceau de crêpe, cinq verges de molleton (compte de Mme Hannah Pickering)
- 1723 3½ (tonneaux? quintaux?) de pain, 1 baril de porc, 65½ barils (?) de boeuf, 1 baril de farine, 1 baril de boeuf, 1½ mouton, 1 gallon d'huile, mélasse (biens consommés par l'établissement Peirce)
- 1724 1 sac de clous de carvelle marine, 1 baril avec filets, 1 chandelier, 4 pistolets, 1 fusil, farine, épée, 1 tonneau de mélasse, 1 baril de filets, 1 fût de vinaigre, 3 fûts de brandy, 1 fût d'huile, 1 tonnelet de sucre, 3 jarres d'olives, 2 ballots de toile (cargaison du sloop de Peirce)
- 1725 51 128 livres de pain, 319 boisseaux de pois, 5 019 livres de farine, porc, beurre, fromage (provisions de la garnison)
- 1726 18 "chaldron" de charbon, 1 000 barres de fer, 30½ aunes de toile de lin, 197 (quintaux?) de figues et de raisins secs, rhum, pipes, 20 moutons, 15 agneaux, 2 veaux, 1 vache, 1 boeuf, 10 700 pied-planches de planche sciée (biens vendus par Peirce)
- 1728 2 tonneaux de pain, 1 tonneau de rhum, 2 barils de farine, 4 barils de porc de Virginie, 121 livres de tabac (contenu de la goélette de la Nouvelle-Angleterre saisi par les douaniers); 2 tonnelets pleins et 5 tonnelets non entièrement remplis d'huile, 9 jarres pleines et 2 jarres non entièrement remplies d'huile, 4 fûts de vin, 131 livres de savon, 6 jarres d'olives (contenu du brigantin arrivé d'Espagne saisi par les douaniers)
- 1729 porc, boeuf, pain (denrées envoyées par Peirce); rhum, tabac, sucre, mélasse (biens utilisés pour rémunérer les travailleurs d'été)
- 1730 16 barils de haricots, 9 900 briques, 7 tonneaux de pain, 54 barils de farine, 60 boisseaux et 8 tonneaux de maïs, 2 tonneaux de rhum, 24 tonneaux de mélasse d'origine étrangère, 4 barils de sucre d'origine étrangère, fromage, boeuf, 20 000 pied-planches de planches, douves, bardeaux, autres planches (cargaison de navires ayant appareillé en septembre)
- Vers 1731-
- 1732 Rhum, mélasse, brandy, vin, toile (biens vendus par des commerçants français de Louisbourg)
- 1735 Sacs de pain (provisions de la garnison)
- 1736 Sacs de pain, fûts de porc, fûts de pois, fûts de boeuf, tonnelets de beurre, fûts de farine (provisions de la garnison reçues en juin, probablement de la Grande-Bretagne)
- 1737 Planches (différentes formes), bardeaux, briques, porc, boeuf, baril de farine, vin (biens envoyés de Boston par Peter Faneuil); bois (entreposé par Faneuil)
- 1738 8 pains de sucre, thé noir (denrées livrées à Patrick Heron)

## **Bibliographie**

### **Andrews, Charles M.**

*The Colonial Period of American History, England's Commercial and Colonial Policy.* New Haven, 1938.

### **Baxter, W.T.**

*The House of Hancock: Business in Boston, 1724-1775.* New York, Russell & Russell, 1965.

### **Bell, Herbert C.**

"The West India Trade Before The American Revolution", *American Historical Review*, 22 (1917), p. 272-287.

### **Brebner, J.B.**

*New England's Outpost: Acadia Before the Conquest of Canada.* New York, 1927.

### **Canada. Archives publiques**

*Documents Relating to Currency, Exchange and Finance in Nova Scotia with Prefatory Documents, 1675-1758.* Revu et compilé par Gustave Lanctot, Ottawa, 1933.

### **Chard, Donald F.**

"The Impact of Ile Royale of New England, 1713-1763", thèse de Ph. D., université d'Ottawa, 1976.

"The Price and Profits of Accommodation: Massachusetts – Louisbourg Trade, 1713-1744", *Seafaring in Colonial Massachusetts (Conférence donnée par "The Colonial Society of Massachusetts", 1975)*, Boston, 1980, p. 131-151.

### **Davis, R.**

*The Rise of the English Shipping Industry in the 17th and 18th Centuries.* Londres, 1962.

### **Douglass, W.**

*A Summary Historical and Political of the First Planting, Progressive Improvements and Present State of British Settlements in North America.* Londres, 1760.

### **Dunn, Brenda**

"Food for Philipps'Regiment, Annapolis Royal, 1717-1757", manuscrit classé, Bureau régional de l'Atlantique, Environnement Canada – Parcs.

### **Fairchild, Byron**

*Messrs. William Pepperell, Merchants at Piscataqua.* Ithaca, 1954.

### **Fleming, Davis B.**

"The Canso Islands: An 18th Century Fishing Station". Travail inédit n° 308 (1977), Parcs Canada, Ottawa.

### **Forteresse de Louisbourg, parc historique national**

Grande-Bretagne, Conseil privé 1, vol. 58, B3. "Report for Canso in Nova Scotia at the Extream [sic] East North East part of North America" par J.M. Bastide, ingénieur, 1742.

**Godfrey, William**

"John Bradstreet An Irregular Regular 1714-1774", thèse de Ph. D., Queen's University, 1974.

**Goode, George Brown**

*The Fisheries and Fishing Industries of the United States*. Washington, 1884-1887.

**Grande-Bretagne. Master of the Rolls**

*Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies (1574-1737)*, W.N. Sainsbury *et al.*, Londres, 1916-1963, v. 28-44.

**Grande-Bretagne. Public Records Office**

Colonial Office, CO217, Nouvelle-Écosse et Cap-Breton, correspondance originale; CO218, Livres d'inscriptions; CO194, Terre-Neuve, correspondance originale.

**Harvard University Business School**

Bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, Copie-lettres de Joshua Peirce, vol. II A-1 et II A-2, (1722-1734).

Documents de John Erving, 1733-1745.

**Head, C. Grant**

*Eighteenth Century Newfoundland. A Geographer's Perspective*. Toronto, 1976.

**Innis, Harold A.**

"Cape Breton and the French Regime", *Transactions of the Royal Society of Canada*, vol. 29, sect. 2 (1935), p. 68-76.

*The Cod Fisheries*, Toronto, 1940.

**Jensen, Albert C.**

*The Cod*. New York, 1972.

**Lounsbury, Ralph G.**

*The British Fishery at Newfoundland, 1634-1763*. New Haven, 1934. Réédition chez Anchor Books, 1969.

"Yankee Trade at Newfoundland", *The New England Quarterly*, vol. 3 (1930), p. 607-626.

**Lydon, James G.**

"Fish and Flour for Gold: Southern Europe and the Colonial American Balance of Payments", *Business History Review*, vol. 39 (1965), p. 171-183.

"North Shore Trade in the Early Eighteenth Century", *The American Neptune*, vol. 28 (1968), p. 261-274.

**MacNutt, W.S.**

*The Atlantic Provinces: The Emergence of Colonial Society, 1712-1857*. Toronto, 1968.

**Massachusetts Historical Society**

Documents Belknap, vol. 61A.

Divers documents reliés, 1715-1746.

Documents de la famille Wendell, Jacob Wendell, 1691-1761, Copie-lettres et livres de comptes.

**New England Historic and Genealogical Society**

Documents de la famille Hancock, TH-1, Brouillard de Christopher Kilby, TH-3, Brouillard, (Comptes) 1735-1740, Registres de Faneuil, F-1 (Grand livre), F-1a

(Brouillard), F-2 (Comptes), F-3 (Factures), F-4 (Copie-lettres 1737-1739), boîtes 1-8, 13.

Documents Pepperell, dossiers 10-28, 38-40.

**Nouvelle-Écosse, Archives publiques**

Archives II, *A Calendar of Two Letter-Books and One Commission-Book in the Possession of the Government of Nova Scotia, 1713-1741*. Éd. A.M. MacMechan, Halifax, 1900.

Archives III, *Original Minutes of His Majesty's Council at Annapolis Royal, 1720-1739*. Éd. A.M. MacMechan, Halifax, 1908.

Archives IV, *Minutes of His Majesty's Council at Annapolis Royal 1736-1749*. Ed. Charles Bruce Fergusson, Halifax, 1967.

**Phillips, James Duncan**

*The Life and Times of Richard Derby Merchant of Salem, 1712 to 1783*. Cambridge, Mass., 1929.

*Salem in the Eighteenth Century*. Salem, 1969.

**Rawlyk, G.A.**

*Nova Scotia's Massachusetts: A Study of Massachusetts – Nova Scotia Relations 1630 to 1784*. Montréal, 1973.

**Shepherd, James F. et Gary M. Walton**

*Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development of Colonial North America*. Cambridge, G.-B., 1972.

**Weeden, W.B.**

*Economic and Social History of New England, 1620-1789*. Boston, 1890, 2 vol.

R61-9/253F  
ISSN: 0228-1236  
Publié en vertu de l'autorisation  
du ministre de l'Environnement  
© Ministère des Approvisionnements  
et Services Canada 1987

---

Canada