

LES ARCHIVES ANGLAISES ET L'HISTOIRE DU COMMERCE BRETON A LA FIN DU MOYEN-AGE*

Les archives médiévales anglaises — particulièrement, mais non uniquement, celles du Public Record Office de Londres — sont une mine de renseignements pour l'étude des relations économiques entre l'Angleterre et la Bretagne. Cette richesse même nous impose un effort de classement, car tous les documents n'offrent pas un égal intérêt, et leur utilisation ne soulève pas les mêmes problèmes (1).

I

Des séries d'archives assez diverses forment une première catégorie qui fournit le même type de renseignements et suscite les mêmes critiques.

Les rouleaux des *Treaty Rolls* (P.R.O C 76) contiennent des licences de commerce ou des sauf-conduits. Les premières autorisent les commerçants anglais, en temps de guerre, à fréquenter les territoires ennemis pour y trafiquer,

* Nous adressons à M. le Professeur PERROY qui a bien voulu revoir notre travail et nous suggérer d'utiles corrections, nos bien vifs remerciements.

(1) Les principales catégories de documents sont énumérées et critiquées dans E. M. CARUS-WILSON, *The overseas Trade of Bristol in the Later Middle Ages*, (Bristol Rec. Society), Bristol, 1937, pp. 1-18.

les seconds garantissent aux adversaires la sécurité de leurs transactions avec l'Angleterre. Ces textes donnent généralement de précieuses indications sur l'origine des navires, leurs noms, leurs tonnages et l'intensité même des échanges en période de crise (2). Pas toujours pourtant : le 18 novembre 1465 la chancellerie d'Edouard IV permet à deux commerçants anglais d'envoyer un ou plusieurs navires, d'une jauge totale de 200 tonneaux, en Normandie, Bretagne, Aquitaine ou Espagne (3) ; le 21 juin 1481 elle autorise Henri Marell, sujet du duc de Bretagne, à amener en Angleterre 100 tonnes de vin de Gascogne ou d'autres lieux, sur un ou plusieurs navires français, bretons ou espagnols (4). L'imprécision des termes laissait aux bénéficiaires une intéressante liberté d'action, mais elle gêne l'historien qui ne peut tirer du texte aucun détail précis. Les *Treaty Rolls* n'indiquent pas, non plus, si les sauf-conduits ou les licences ont été réellement utilisés et ne reflètent qu'une situation exceptionnelle, celle d'un commerce anormal de temps de guerre (5). Enfin, comme la majeure partie de la Bretagne, occupée par les Anglais, n'était plus territoire ennemi, les vingt-neuf rouleaux qui couvrent les années 1341-1361 ne recèlent aucune trace d'un mouvement commercial qu'attestent pourtant d'autres séries d'archives (*Close Rolls* ou *Patent Rolls* par exemple).

Les incidents de la vie commerciale ou des transports maritimes (actes de piraterie, saisies de navires, plaintes variées, etc.) se reflètent dans un second groupe de documents. Ni les *Close Rolls*, ni les *Patent Rolls* (6) ne sont très utiles. Les *Early Chancery Proceedings* (P.R.O C 1) n'intéressent pratiquement que le xv^e siècle et, dans le nombre, une soixantaine de cas se rapportent à des commerçants, navires ou marins bretons. Les

(2) Voir ce que l'étude du commerce normand a pu en tirer dans M. MOLLAT, *Le commerce maritime normand à la fin du moyen âge*, (Paris, 1952), pp. 60-64, 81, 337, etc.

(3) C 76/149, m. 10.

(4) C 76/165, m. 14.

(5) E. M. CARUS-WILSON, *The overseas*, p. 14, l'a bien montré à propos du commerce de Bristol.

(6) Les *Close Rolls* ont été publiés *in extenso* jusqu'en 1272, puis analysés en *Calendars* de 1272 à 1468 ; les *Patent Rolls* publiés jusqu'en 1216, puis analysés en *Calendars* de 1216 à 1563.

premiers registres de la Haute Cour de l'Amirauté (H. C. A 24 et 39) qui jugeait les cas de piraterie en haute mer (7), apparaissent au début du xvi^e siècle après la réorganisation des premiers Tudors (8). Les énormes rouleaux peu maniables des *Exchequer K. R.* et *L. T. R. Memoranda Rolls* (P.R.O E 159) renferment quelques textes intéressants, perdus dans une masse complexe où le chercheur ne dispose d'aucun guide, sinon un vieil index manuscrit conservé au P.R.O, très incomplet et très insuffisant (9).

Le dépouillement des *Treaty Rolls*, *Memoranda Rolls*, etc. ne soulève aucune difficulté matérielle, quand on a pu vaincre le sentiment de lassitude que fait naître la verbosité des *Memoranda Rolls* ou des suppliques à la chancellerie. L'exposé de chaque cas ou le libellé de chaque sauf-conduit est suffisamment net pour permettre de distinguer ce qui intéresse ou non la Bretagne (10). Mais qu'apprend-on là des échanges anglo-bretons ? Beaucoup de détails précis sur la technique du commerce, ses risques, le prix des denrées. Le voyage dont nous avons connaissance, a mal tourné, mais cargaison, navire, hommes, tonnage, valeur des marchandises, restent les mêmes que si, à l'issue d'une traversée sans histoire, le bateau avait été normalement déchargé. Ces accidents que nous révèlent nos textes, permettent donc de démonter avec sûreté et minutie le mécanisme du commerce ; leur fréquence même éclaire les conditions générales du trafic et sa sensibilité aux événements politiques et militaires. Mais rien n'apparaît du volume, de l'importance et des directions des échanges normaux à travers ces épisodes exceptionnels.

Pour passer de la connaissance discontinuée que fournit cet échantillonnage suggestif de malheurs économiques, à la

(7) H. J. CRUMP, *Colonial Admiralty jurisdiction in the XVIIth century* (n° 5 des *Royal Empire Society Studies*), Londres, 1931.

(8) Une étude de ce fonds a été faite par M. A. A. RUDDOCK, *The earliest records of the High Court of Admiralty (1518-1558)* dans le *Bulletin of Inst. of Hist. Research*, t. XXII (1949), pp. 139-152.

(9) Beaucoup d'autres séries d'archives fourniraient des documents mais seuls des sondages y sont possibles : cf. E. M. CARUS-WILSON, *The overseas... p. 15* : « The task of searching these writs of Privy seal, etc... and other Chancery Records, would be an immense one. »

(10) Même lorsque, dans le cas des sauf-conduits, le bilan des renseignements obtenus est maigre.

connaissance continue qu'exige une histoire du commerce, il faut faire appel aux documents financiers.

II

Ces comptes, d'origines diverses, proviennent tous des services de l'Echiquier (11). Dans la série des *Exchequer K. R. Accounts Various* (P.R.O E 101) les comptes des Connétables de Bordeaux notent les taxes à l'exportation des vins gascons (12), ceux du *Butlerage* les quantités prélevées par le bouteiller du roi sur les importations de vin. Les rapports exigés des hôtes anglais sur les marchands qu'ils logeaient, renseignent sur les transactions à Southampton de quelques marchands bretons (13). Les comptes de douane (14) offrent deux séries de documents : les *Exchequer K. R. Customs Accounts* (P.R.O E 122) et les *Exchequer L.T.R. Enrolled Customs Accounts* (P.R.O E 356). Les premiers, pour lesquels on ne dispose que d'un médiocre répertoire numérique dactylographié, renferment les papiers ou parchemins des agents des douanes : l'intérêt s'y porte sur les registres ou les petits rouleaux (les *Particular Accounts*) où est noté, au jour le jour, le détail des opérations de douane. Certains registres locaux, les *Port Books* de Southampton par exemple (15), s'apparentent à ces *Particulars*

(11) Pour le duché autonome de Cornouailles et pour le Pays de Galles, beaucoup de ces comptes sont classés dans la série des *Minister's Accounts* (P.R.O S. C 6).

(12) Deux de ces comptes ne se trouvent pas au P.R.O : l'un est au British Museum (*Additionnal Manuscript* 15524) ; l'autre a été publié dans le t. L des *Archives du Département de la Gironde*, pp. 1-116.

(13) C'est le seul port où les Bretons apparaissent dans ces documents d'ailleurs peu nombreux, au total. Sur cette question : A. A. Rudbock, *Alien hosting in Southampton in the Fifteenth Century*, dans *Economic History Review*, t. XVI (1946), pp. 30-37.

(14) Sur le système : N. S. B. GRAS, *The early English Customs System* (Harvard Economic Studies vol. XVIII), Cambridge (Mass.), 1918.

(15) Trois de ces *Port Books* ont été publiés :

P. STUDER, *The Port Books of Southampton, 1427-1430* (Southampton Rec. Society), Southampton, 1913.

bien que les taxes n'y soient plus nationales mais locales. Les seconds forment de massifs rouleaux où, chaque année, les clerks de l'Echiquier, de leur écriture si admirablement régulière, essayaient de coordonner, de résumer, de condenser en un tableau simple et lisible, les comptes touffus que les divers receveurs, contrôleurs ou inspecteurs, envoyaient de chaque port où se percevaient les « coutumes » (16). Une excellente publication en tableaux en a été tirée pour le xv^e siècle par H. L. GRAY dans l'ouvrage collectif dirigé par E. POWER et le professeur POSTAN (17), et pour le règne d'Henri VIII, par G. SCHANZ (18).

Ces chiffres restituent le commerce quotidien qui nous échappait jusqu'alors. Les douaniers méfiants énumèrent avec soin les marchands qui vont acquitter les taxes ; leur zèle tatillon n'oublie ni la guède, ni le miel, ni le vin, ni le lin breton : tout est compté, six pipes de guède d'une part, une pipe deux mesures de l'autre (19). A partir des bilans annuels des *Enrolled Accounts* l'évolution du commerce en Angleterre peut se retracer (20). En bref, ces comptes variés se révèlent une source documentaire exceptionnellement précieuse, malgré des imperfections et des lacunes qu'il faut souligner.

Première réserve : les archives de l'Echiquier, aussi écrasante que soit leur masse, n'offrent pas de séries absolument continues.

Les *Enrolled Accounts* s'interrompent de 1343 à 1350 lorsque les douanes furent affermées et, pour les autres années du xiv^e siècle, présentent des lacunes, des négligences, qui les rendent à peu près inutilisables (21). D'ail-

D. B. QUINN et A. A. RUDDOCK, *The Port Books or local customs accounts of Southampton for the reign of Edward IV* (Southampton Rec. Society), 2 vol., Southampton, 1937-1938.

(16) POWER et POSTAN, *Studies in English Trade in the Fifteenth Century*, Londres, 1933, 2nd ed. 1951, pp. 1-10 et 321-330.

(17) *Ibid.*, pp. 330-360.

(18) G. SCHANZ, *Englische Handelspolitik gegen Ende des Mittelalters*, Leipzig, 1881, 2 vol.

(19) E. M. CARUS-WILSON, *The overseas...* p. 287 : entrée dans le port de Bristol de la *Marie* de Morlaix en provenance de Bordeaux le 12 juin 1480.

(20) C'est ce qui est fait dans POWER et POSTAN, *Studies...*, pp. 1-38.

(21) C'est la raison majeure qui restreint au xv^e siècle les études de E. M. CARUS-WILSON sur Bristol.

leurs ces sommaires annuels ne suffisent plus dès qu'on s'attache à l'étude précise d'un port, ou d'une catégorie de marchands (22). L'activité des Bretons se trouvera éclairée, quand il sera possible de comparer les chiffres de leur trafic avec les chiffres globaux des *Enrolled Accounts* ; mais, seul le dépouillement des *Customs Accounts* peut fournir du côté breton les éléments de la comparaison.

Les *Customs Accounts* couvrent des laps de temps qui varient de quelques semaines à une année, sont coupés de lacunes souvent importantes (23) et variables suivant les ports. Lorsque Miss Burwash (24) a voulu présenter un tableau de l'activité commerciale anglaise à la fin du xv^e et au début du xvi^e siècle, elle a été contrainte de choisir comme points de repère, non une année précise, mais, suivant les lieux, des années plus ou moins voisines : pour le xv^e, 1461-1462, 1465-1466, 1466-1467, 1480-1481, 1486-1487, et pour le xvi^e, 1505-1506, 1512-1513, 1516-1517, 1517-1518, etc. Les circonstances politiques, militaires et économiques diffèrent trop de 1461 à 1487 ou de 1505 à 1518, pour que sa tentative ne soit pas illusoire (25).

Enfin, quelle variété dans les « coutumes » perçues ! Les taxes et les subsides sur la laine exportée combinent l'*Ancient Custom* de 1275 et le *Subsidy on wool* de 1322 ; la *Cloth Custom* frappe depuis 1347 les exportations de tissus et depuis la même époque à peu près, le subside du *tunnage* chaque tonneau de vin importé ; des taxes *ad valorem*, en outre, grèvent les marchandises diverses à l'entrée ou à la

(22) Réserves pour Bristol dans E. M. CARUS-WILSON, *The overseas*, pp. 9-12, et pour Southampton et le trafic des Italiens dans A. A. RUDDOCK, *Italian Merchants and shipping in Southampton, 1270-1600* (Southampton University College, 1951), p. 3.

(23) Aucun compte ne subsiste pour Bristol, par exemple, de 1412 à 1422, de 1425 à 1436, de 1445 à 1464, etc...

(24) D. BURWASH, *English Merchant Shipping (1460-1540)*, Toronto, 1947.

(25) D'année en année les échanges varient considérablement suivant les événements. De la St-Michel 1516 à la St-Michel 1517, 34 navires bretons sortent de Bristol ou y rentrent ; en 1517-1518, 12 ; mais en 1523 un seul. Alors que dans le port de Beaumaris (Galles du Nord) en 1520-21 on compte 5 bateaux bretons, de 1523 à 1525 il n'y en a aucun, puis en 1525-1526, 5 de nouveau. L'éclipse des années 1523-1525 correspond aux années de rupture entre Henri VIII et François I^{er}.

sortie (à partir de 1350 le *poundage* de 12 d. la livre, et de 1303, la *petty custom* de 3 d. la livre qui atteint uniquement le trafic des marchands étrangers) (26). A ces droits s'ajoutaient souvent des taxes locales, telles celles qui, pesant à Southampton sur les non-bourgeois (anglais ou étrangers), ont donné lieu à la rédaction des *Port Books* (27). Les variations du commerce breton ne peuvent ressortir que de la comparaison de documents homogènes. Utiliser pour une année un compte de subside sur la laine, alors que les Bretons n'exportent jamais de laine (28), et pour une autre, un compte de tonnage ou de *petty custom* est strictement impossible. Mettre sur le même plan, à Southampton, un *Port Book* qui inclut le cabotage et un *particular* qui l'exclut, aboutit à une erreur certaine. Le nombre des comptes utilisables se réduit, ainsi, notablement. Il faut se résigner à des sondages qui, aussi nombreux qu'ils puissent être, ne peuvent donner des statistiques continues et complètes du trafic breton dans les grands ports anglais.

Une seconde réserve s'impose : les employés de l'Echiquier ou des collectivités locales n'ont jamais vu dans le commerce qu'une ressource fiscale. Tous leurs comptes où nous cherchons des renseignements économiques sont des documents financiers auxquels il faut se garder de demander plus qu'ils ne peuvent donner. Les comptes de l'aunage (P. R. O E 101), compilation sans grande valeur, apprennent peu de choses sur l'industrie et le commerce des textiles (29) ; le bouteiller du roi, inscrivant les « prises » de vin, est soucieux du total de son addition plus que du nombre des marchands ; il se contente souvent, en face d'une cargaison de vin, d'un seul nom alors qu'en fait il y a parfois plusieurs douzaines de propriétaires (30). Les

(26) Un tableau des coutumes est donné dans N. S. B. GRAS, *The early...* au chap. II ; la variété des documents correspondants est soulignée dans POWER et POSTAN, *Studies...* p. 323, ou dans E. M. CARUS-WILSON, *The overseas*, p. 6.

(27) Cf. M. K. JAMES, *The Gascon wine trade of Southampton during the reigns of Henri IV and Edward IV* (thèse dactylographiée, Londres, 1948), pp. 9-12.

(28) POWER et POSTAN, *Studies*, p. 39-40.

(29) Cf. E. M. CARUS-WILSON, *The Aulnage accounts : a criticism*, dans *Economic History Review*, t. II (1929), p. 119.

(30) M. K. JAMES, *The Gascon Wine...* p. 15.

Customs Accounts ne renferment pas trace des navires entrant ou sortant sur lest, que seule une taxe d'ancrage locale fait connaître à Southampton ; ils ne signalent pas les caboteurs. Tout un côté de l'activité maritime restera donc dans l'ombre. En inventoriant les cargaisons, les receveurs de « coutumes » se soucient de faire entrer les marchandises dans les grandes catégories définies par leurs « livres de taxes » (30 bis), non d'en donner une définition commerciale précise ; ils notent simplement « drap breton », tandis qu'un constat de saisie qui doit déterminer la valeur marchande du drap précisera « *of Jocellyn makyng* » (31). Les prix, enfin, qui servent de base aux taxes *ad valorem* sont forfaitaires ; ils peuvent varier suivant les fluctuations du marché, mais avec un tel retard qu'ils restent artificiels et démodés (32). Ainsi, ces documents, inappréciables pour un historien des finances anglaises, restent pour l'économiste trop souvent décevants.

L'étude du commerce breton n'en trouve pas moins là une documentation inespérée. En effet, dans les archives bretonnes, de pareilles listes de navires, de négociants ou de marchandises sont rares et d'utilisation difficile : comptes des « briefs » vendus par le duc dans le port d'Auray en 1474-1477 (33), comptes des receveurs du sire de Rays dans les havres de la baie de Bourgneuf en 1474 (34), compte du droit de denier la livre levé au tablier de la Prévôté de Nantes en 1496-1497 (35), etc. Correspondant à des opérations financières très différentes, ces textes intéressent la côte méridionale de la Bretagne dont le trafic avec les Iles Britanniques paraît médiocre au xv^e siècle. En aucun cas ils ne permettent cette fructueuse confrontation de documents qui a permis à M. Mollat, pour la Normandie, de compléter les sources anglaises (36). Ils réduisent l'his-

(30 bis) N. S. B. GRAS, *The early.*, p. 694 et sq. a publié un « *book of rates* » de 1507.

(31) E. 154/1/34 (en 1440).

(32) POWER et POSTAN, *Studies*, p. 8.

(33) Archives du Morbihan, J. 624. Document communiqué par M^{lle} BEAUCHESNE qui l'a étudié dans une communication inédite à la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne, en 1950.

(34) Archives de la Loire-Inférieure, B. 1854.

(35) Archives municipales de Nantes, CC 407.

(36) M. MOLLAT, *Anglo-norman trade in the fifteenth century*, dans *Economic History Review*, t. XXVII (1947).

torien à la seule documentation des *Customs accounts*, où il faut, alors, déterminer avec la plus grande minutie ce qui intéresse les activités commerciales ou maritimes bretonnes.

III

Les receveurs de « coutumes », suivant les lieux, notaient différemment entrées et sorties. Les uns, à Bristol par exemple, multipliaient les détails pour chaque vaisseau, tandis que leurs collègues de Londres ou de Southampton se montraient beaucoup plus avarés de renseignements.

Dans le premier cas l'utilisation du document ne pose guère de problèmes : le 28 mai 1478 est entré à Bristol (37), venant d'Espagne, la *Germaine* de Guérande, conduite par Guillaume Brittonik, avec une cargaison de 40 pipes de guède et 19 tonneaux de fer, pour deux marchands anglais. Des précisions telles permettent de déceler sans hésitation ce qui est breton. Seules des difficultés matérielles sont à surmonter, dont la plus grave est l'identification des noms de lieux. Ces derniers prennent sous la plume des clercs anglais les formes les plus ahurissantes : Pont-l'Abbé travesti en *Pollabey* (38), le Croisic en *Croswicke* (39), ou en *Crostwyk* (40). Les traductions peuvent en être difficiles et les risques de confusion graves. R. A. Pelham en étudiant le trafic des ports du Sussex, mentionne six bateaux de la Gironde amenant du sel en 1395-1399 (41). Or les *particulars* dont il s'est servi, indiquent « Gerond », c'est-à-dire Guérande. Cette correction n'affecte pas seulement un détail, mais l'aspect des importations de la région. Dans un compte de 1525-1526 (42) est cité un navire la *Colombe*, dont le port d'attache est orthographié *Vanyse* à l'entrée (m. 21 v°) et *Vanns* à la sortie (m. 24 v°). Malgré la fantaisie, qui n'a rien d'exceptionnel d'ailleurs, de la graphie

(37) E 122/19/10, m. 7.

(38) E 122/20/9.

(39) E 122/199/1.

(40) E 122/2/7.

(41) R. A. PELHAM, *Some further aspects of Sussex trade during the Fourteenth Century* (Sussex Archaeological collections, vol. LXXI, 1930), pp. 171-204.

(42) E 122/21/5.

Vanyse pour Vannes, aucun doute n'est possible. Les navires vénitiens auxquels on pourrait songer, sont des « galées » qui ne fréquentent pas Bristol (43) ; de plus la *Colombe* transporte la cargaison classique des navires bretons, vins et olonnes (44). L'abondance, à la fin du xv^e siècle, des cargaisons de cannevas multiplie l'emploi de l'abréviation « *canvas vitr.* ». Traduire, comme le fait N.S.B. Gras, par cannevas de Vitry en Champagne (45), frustre les Bretons de leur principal article d'exportation, les toiles de Vitré (46). Ces problèmes de détail sont généralement isolés dans un ensemble facilement lisible où les précisions annexes fournissent, presque toujours, la solution.

Plus délicate est l'interprétation des comptes de Londres ou de Southampton : le 9 novembre 1464 est entré à Southampton un navire, commandé par Evon Pechaunt, amenant pour Garcia Arnold 45 tonneaux 1 pipe de vin, pour Jenot Delafyte 33 tonneaux, pour Grimond de la Fourme 18 tonneaux (ces trois marchands sont étrangers) et pour William Joce, anglais, 9 tonneaux 1 pipe. Dans la cargaison, le maître et ses associés possèdent, en outre, 5 tonneaux 1 pipe de vin et 300 livres de fer (47). Comment, à partir d'un pareil signalement, déterminer la nationalité du navire et des marchands, et son lieu de chargement ?

A. — Les noms et prénoms cités peuvent le permettre (48). Certains prénoms (Alain, Hervé, Yvon, Bertrand, etc.) sont courants en Bretagne. Certains patronymes bretons sont assez caractéristiques pour se reconnaître facilement à travers la traduction phonétique qu'en donnent les

(43) POWER et POSTAN, *Studies*, p. 224.

(44) Toile qui, vraisemblablement, tire son nom de la région poitevine qui la vit naître.

(45) N. S. B. GRAS, *The early...* à l'index.

(46) Y. LABBÉ, *Les débuts d'une ville bretonne. Vitré au xv^e et au xvi^e siècle*, (Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, t. XXIV, 1944).

(47) E 122/142/5, m. 3.

(48) M. MOLLAT, *Comptabilité du port de Dieppe au xv^e siècle*, Paris, 1951, p. 31 et M. MOLLAT, *Le commerce*, p. 41. Les éditeurs de certains comptes hanséatiques ont utilisé, aussi, ce procédé de détermination : W. KOPPE, *Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte im 14 Jahrhundert*, Neumünster, 1933, avec, en préface, un exposé méthodologique de F. RÖRIG.

receveurs anglais. Que soient bretons un Hervé Layk (49), un Denis Canenek (50), un Yvon Mayheo (51), un Etienne Le Bere (52), on ne peut en douter. Mais le nom de famille, « Breton », ne signifie rien en lui-même ; il peut être porté par des Anglais (53), des Italiens (54), ou des Bretons (55) ! La méthode, d'ailleurs, ne peut permettre qu'une première approche.

Elle laisse obligatoirement de côté les noms peu significatifs ou de consonnance inhabituelle en Bretagne. Rien ne permet, à la seule lecture de leur nom, d'annexer au duché, Pierre Engle, qualifié de breton par le receveur de Dieppe (56), ou « Romilo Quello », marin de « Pempoul en Goëlle » (57). Dans les pays de l'Ouest de la France, beaucoup de patronymes communs rendent assez difficile la distinction entre Normands, Bretons, Poitevins, Jersiais, Guernesiais : Jean Thomas est un patron breton (58), mais Miquelot Thomas un marchand de Guernesey (59) ; Colin Pynell amène en Angleterre du sel breton (60), Jean Pynell est un négociant de Rouen (61). Les liens multiples qui relient la Cornouailles à la Basse-Bretagne expliquent la diffusion des deux côtés de la Manche, des mêmes prénoms et noms de famille (62).

(49) E 122/140/62.

(50) E 122/142/2, m. 13.

(51) E 122/142/2, m. 16.

(52) E 122/142/2, m. 35 v°.

(53) Dans les comptes de Dieppe en 1480, un Jehannin Breton (M. MOLLAT, *Comptabilité*, p. 108). Un Alain Breton, capitaine de Bristol (E. 122/16/26, m. 3).

(54) Ainsi cet André Breton qu'un autre texte révèle être André Bertone, marchand italien (*Calendar of Close Rols*, 1333-1337, pp. 653-4).

(55) M. MOLLAT, *Comptabilité*, p. 63.

(56) *Ibid.*

(57) E. A. LEWIS, *A contribution to the commercial History of Medieval Wales*, (Y cymmrodor, t. XXIV, 1913, pp. 86-188), p. 162. Ces noms, auxquels leur suffixe en -o donnent une vague allure espagnole, sont fréquents dans le Vannetais en particulier, et sont, quoiqu'on ait dit, spécifiquement bretons.

(58) C 76/102, m. 4 et M. MOLLAT, *Le commerce*, p. 112, n. 106.

(59) R. BLANCHARD, *Lettres et mandements de Jean V, duc de Bretagne*, Nantes, 5 vol., 1889-1895, n° 893.

(60) E 122/209/1, m. 15 v°.

(61) B. D. M. BUNYARD, *The Brokage Book of Southampton*, t. I : 1439-1440 (Southampton Rec. Society), Southampton, 1941, p. 146.

(62) Thomas Cogan, habitant de Bristol (E 122/19/14) ; Jean

La nationalité du maître, d'autre part, n'entraîne pas, *ipso facto*, celle de son navire. Certains sauf-conduits délivrés par la Chancellerie anglaise prévoient pour un seul vaisseau plusieurs patrons, souvent de nationalité différente. Parmi les capitaines affectés à la *Sainte Catherine* de Bretagne, « Arnaldus de Ludas » est certainement gascon (63), comme Jean de Bayonne qui commande en 1463 la *Marie* de Guérande (64). La *Bonaventure* de Blavet est dirigée par un Anglais lorsqu'elle arrive à Bristol en 1526 (65), et le *Jean* de Saint-Pol-de-Léon part pour l'Espagne sous le commandement de Thomas Cogan, de Bristol (66). Ces affrètements coque-nue de navires bretons n'apparaissent pas à travers une étude uniquement onomastique.

B. — La composition des cargaisons fournit un second moyen de distinguer ce qui est de notre gibier. De même que l'économiste du XIX^e siècle pouvait associer à juste titre charbon et navire anglais, il est logique de songer à la Bretagne devant des importations en Angleterre de vins, de sel (67), de toiles (olannes ou toiles de « créés ») (68), ou de cannevas de Vitré. Les conclusions suggérées par les patronymes peuvent se renforcer ; surtout, on réussit à déterminer l'importance du transport des produits bretons sous pavillon étranger, anglais en particulier. Le procédé, pourtant, n'est pas parfait.

Les *Port Books* de Southampton ne distinguent pas — ou mal — les Bretons des habitants des îles anglo-nor-

Danyell, citoyen de Canterbury (D. B. QUINN et A. A. RUDDOCK, *The Port Books*, t. I, p. 36) ; « Alyn Asshe », bourgeois de Southampton (*Ibid.* ; p. 31).

(63) C 76/145, m. 31.

(64) C 76/147, m. 14.

(65) E 122/21/5.

(66) E 122/19/14.

(67) Sur l'importance du sel pour la marine bretonne à l'époque moderne : M. LE LANNOU, *Ports et havres de Bretagne* (Conférences universitaires de Bretagne, 1942-3), p. 183.

(68) Les « olannes », devenues, malgré leur nom, une spécialité bretonne, fournissent des toiles à voiles : D. BERNARD, *Notes sur les fabriques de toiles de Locronan au XVIII^e siècle* (Bulletin de la Société archéologique du Finistère, t. XLV, 1918), pp. 123-125. Les « craez » ou « créées » (les *crest-clothes* des historiens anglais) sont attestées, très tôt, comme une spécialité bretonne ; cf. *Hist. MSS. Commission, Rep. III*, 186 : « Crispe cloth is made in Britain » (cité par L. F. SALZMAN, *English Trade in the Middle Ages*, Oxford, 1931, p. 370).

mandes, car ni les uns, ni les autres ne sont bourgeois de la ville. Maîtres bretons et maîtres jersiais ou guernesiais ont des noms de consonnances souvent identiques. Les étroites relations avec le continent (69), les exemptions de « coutumes » dont ils jouissaient en Angleterre (70) ont amené les marins des îles du « Channel » à pratiquer un actif commerce de transit qu'on peut risquer de porter au crédit des marins bretons.

S'en tenir, enfin, à l'examen des cargaisons, c'est ignorer le *tramping*. Que connaîtrions-nous des voyages de la *Bonaventure* de Penmarc'h que son maître, « Ryall Moyle », conduit d'Espagne à Bristol, chargée de vin et de fruits, si nous étions réduits à scruter le nom énigmatique de son capitaine et la composition de sa cargaison (71) ? Rien. Cette seconde méthode de détermination n'aboutit qu'à des résultats fragmentaires.

C. — Les incertitudes peuvent, heureusement, disparaître grâce aux recoupements avec d'autres documents. Le navire qui entre à Southampton le 15 septembre 1471 (72), commandé par « John Prynse » de Jersey, chargé de congres et de vin, serait négligé, si son sauf-conduit (73) ne précisait pas sa nationalité bretonne. L'argument serait un peu mince pour classer, d'emblée, dans la flotte bretonne le bateau d'Alain Brace qui sort de Southampton le 23 mars 1443 avec une cargaison de tissus (74), si par ailleurs, nous ne connaissions pas les opérations commerciales faites à terre par Alain Brace (75). Ces résultats sont limités. La constitution d'un pareil fichier exigerait un travail surhumain. En outre, les renseignements complémentaires proviennent des documents d'exception que sont les sauf-conduits, les pièces de procédure. Retrouver là un maître ou un

(69) TREVOR WILLIAMS, *The importance of the Channel Islands in British relations with the Continent during the Thirteenth and Fourteenth Century* (Bulletin de la Société Jersiaise, t. XI, 1928, pp. 1-91), insiste surtout sur l'importance stratégique.

(70) J. LE PATOUREL, *The medieval administration of the Channel Islands, 1199-1399*, Londres-Oxford, 1937, pp. 118-9 et p. 81.

(71) E 122/21/10.

(72) D. B. QUINN et A. A. RUDDOCK, *The Port Books*, t. I, p. 89.

(73) C 76/144, m. 1.

(74) E 122/141/5, m. 23 v°.

(75) E 101/128/31.

navire rencontrés dans les *Customs Accounts* est l'effet d'un hasard, assez rare pour la série continue des *Treaty Rolls*, très exceptionnel pour les autres séries d'archives.

En fait, la plupart du temps, seules les deux premières méthodes sont utilisables pour essayer de replacer navires, marins et cargaisons dans leur cadre national et économique.

*
**

Doit-on conclure sur une note pessimiste, ou à tout le moins sceptique ?

Il est certain qu'il faut renoncer à l'espoir de dresser des statistiques cohérentes et continues (76) et de fixer, pour chaque année, la part du commerce breton dans les échanges anglais connus par les *Enrolled Accounts*, même en se bornant aux xv^e et xvi^e siècles, les plus riches, pourtant, en documentation. Les archives anglaises ne peuvent pas fournir les bases d'une histoire statistique du trafic breton à la fin du moyen âge.

Mais la fréquentation du Public Record Office reste fructueuse. Les textes ne se hérissent pas, à longueur de pages, de difficultés décourageantes et fournissent une abondante moisson de renseignements sûrs. Dans chaque cas douteux, l'interprétation doit s'appuyer sur les mêmes critères, pour maintenir sensiblement le même coefficient d'erreur. L'intégration dans une même série, de chiffres provenant de documents variés doit se faire avec une extrême prudence. Ces précautions prises, ce qu'on sait de la structure et des caractères du commerce breton peut se compléter de renseignements quantitatifs, qui ne sont pas les éléments d'une statistique parfaite, mais ceux de plusieurs séries d'ordres de grandeurs (77). L'étude de l'évolution du trafic breton se trouve précisée et de grandes périodes caractéristiques peuvent être distinguées. La comparaison avec les régions voisines peut paraître légitime,

(76) Voir les remarques de L. FEBVRE à la 7^e Semaine Internationale de Synthèse en 1935 : *La statistique* (Centre International de Synthèse), Paris, 1944, p. 157.

(77) Cf. l'utilisation de données numériques puisées dans les archives anglaises dans M. MOLLAT, *Le commerce*, p. 604.

puisque les mêmes problèmes se sont posés aux chercheurs et que les mêmes solutions ont été adoptées (78). Ainsi, les données qu'on peut tirer des archives anglaises représentent un des éléments majeurs de la connaissance de l'histoire commerciale bretonne à la fin du moyen âge.

Henri TOUCHARD,
Professeur agrégé au Lycée de Nantes.

(78) Ainsi pour la Normandie les ouvrages déjà cités de M. MOLLAT.

NOTA. — Les documents anglais cités appartiennent tous au Public Record Office et les cotes des différentes séries sont précisées avec la description de chaque fonds : ainsi C 76 pour les *Treaty Rolls*, C 1 pour les *Early Chancery Proceedings*, etc... Les abréviations employées dans le texte sont les suivantes :

Exchequer K. R. = *Exchequer, King's Remembrancer.*

Exchequer L. T. R. = *Exchequer Lord Treasurer's Remembrancer.*