

Quelques aspects du commerce maritime breton à la fin du moyen âge

Parmi toutes les questions que soulève l'histoire économique de la fin du xv^e siècle, le rôle commercial de la Bretagne est l'une des plus dignes d'intérêt. Une enquête méthodiquement conduite dans les archives des divers pays d'Europe occidentale permettrait seule de brosser un tableau d'ensemble de l'activité internationale de la marine bretonne et d'en évaluer l'importance. A défaut d'un tel travail, certains documents, glanés ici et là, éclairent quelques-uns des aspects du problème. C'est ainsi qu'une heureuse circonstance a mis sous nos yeux deux documents des Archives de la Loire-Inférieure (1), qui semblent n'avoir été utilisés, jusqu'ici, par aucun des historiens de la vie maritime bretonne.

Les documents en question sont de petits cahiers de papier, cousus l'un à l'autre, de 14 et 5 folios respectivement, rédigés d'une écriture de la fin du xv^e siècle. Le premier de ces cahiers contient un rapport au roi de France pour l'engager à lever une taxe de 5 sous tournois par pipe de sel exporté de Bretagne, de Poitou et de Saintonge. Le deuxième contient les objections soulevées contre la levée de cette taxe par « les sujets du roi en Bretagne ».

La lecture attentive de ces documents permet de rectifier la date donnée par l'inventaire. Ils ne sont pas du règne de Charles VIII, encore moins de 1491-1492. Le premier comporte une allusion directe à la mort de ce roi, et désigne Georges d'Amboise sous le titre de cardinal, titre qui ne lui fut donné qu'en 1498. Le second mentionne une

(1) Arch. dép. Loire-Inférieure E 129.

ordonnance espagnole de 1499, du « dernier mois » d'octobre, précise-t-on. Il a donc été composé entre octobre 1499 et octobre 1500. Ainsi, ces deux documents sont des toutes premières années du règne de Louis XII. Quant aux auteurs, aucune indication ne permet de les connaître avec certitude. Le premier texte a été composé par un homme au courant des délibérations du Conseil royal. Cet homme sait qu'un premier projet a été proposé à Charles VIII par Jean Toustain, et que, depuis, le Cardinal d'Amboise l'a soumis au Conseil. Il sait aussi que le premier mouvement du Roi a été favorable. En outre, le rédacteur du plan est très au courant des conditions générales du commerce international. C'est un défenseur des intérêts de la Saintonge. Or en 1501, un marchand rochelais, Seguin Gentilz, présenta au Roi un mémoire sur les intérêts commerciaux de sa région (2). A-t-il exercé quelque influence sur la composition du présent document ? Nous n'en savons rien. Le plus qu'on puisse dire est que le document émane de l'entourage royal.

Les remontrances bretonnes sont adressées à un homme d'Eglise, auquel s'applique la formule : « O Révérence », dont le texte est parsemé. S'agirait-il de Georges d'Amboise ? De qui émanent ces remontrances, dont la date ne semble pas concorder avec celles des réunions des Etats ? Serions-nous en présence d'une résolution de l'une des commissions des Etats, réunies en dehors des sessions de ceux-ci, et dans lesquelles Henri Sée voyait seulement l'opinion de quelques notables, de « plusieurs gens de bien », comme dit le texte ? On ne peut le dire (2^{bis}).

★
★

Analysons de près chacun de ces documents ? Le titre du premier se réfère immédiatement à l'union de la Bretagne au royaume. Nous lisons : « Au roi, notre Sire. Raisons pourquoi, à présent que Bretagne est en votre

(2) SÉE (H.). *Les Etats de Bretagne au XVI^e siècle* (Ann. Bret. 1895).

(2^{bis}) On pourrait aussi penser que ces remontrances émanent du Conseil qui existait alors en Bretagne et dont le chancelier Philippe de Montauban était l'âme.

obéissance, pouvez et devez faire lever 5 solz t. pour votre droit de traite de chaque pipe de sel qui se transportera hors dudit pays de Bretagne, et aussi de Poitou et de Saintonge, sur navires étrangers seulement ». Ce droit de 5 s. t. existait déjà, sous le nom de « quart », dans les provinces du sud-ouest (3). De ce fait, le prix du sel était plus avantageux en Bretagne où cette taxe n'existait pas. On s'était, depuis longtemps, préoccupé de faire cesser cette disparité des prix, avantageuse pour la Bretagne ; en vain, explique notre texte, faute d'accord entre le roi et le duc. La perspective du doublement du prix du sel n'était certes, pas engageante pour les Bretons. Maintenant, la Cour escompte que l'union du duché au royaume permettra d'en finir. On fait valoir d'abord que le profit du nouvel impôt dégrèvera les sujets du Roi et Duc (4). D'ailleurs, les étrangers ne cesseront pas pour autant de venir chercher le sel en France. Ils ne peuvent pas s'en passer. Et, à supposer qu'ils le veulent, ils se refuseraient à aller s'en procurer au Portugal, à cause des « grandes ondes et tourmentes de la mer d'Espagne », d'un « maréage de 500 lieues », et d'une dépense beaucoup plus lourde.

En outre, l'exemption du nouveau droit en faveur des sujets du Roi stimulera la navigation bretonne et française. L'étranger trouvera bénéfice à affréter nos navires ; les nôtres fréquenteront les pays du nord où ils ne vont jamais, et le gain du transport sera pour eux. Par surcroît, l'exportation française, celle du vin en particulier, pourrait y trouver son compte.

Quatrième profit en perspective : les sujets du Roi, effectuant eux-mêmes l'exportation, pourront assurer également les importations de cuivre, plomb, étain, laine, cire, cuir, pelleterie et poissons des pays du nord. Le troc épargnera ainsi toute sortie de métal précieux et, bien plus, les bénéfices escomptés permettront d'accroître le nombre des navires et de les construire plus gros.

Vrai conte de Perrette, le projet se complète par la

(3) ARCÈRE, *Hist. de la ville de La Rochelle*, 1756, t. I, p. 304.

(4) Une copie de l'ordonnance de Charles VIII (Paris, 28 mars 1492 n. s.) établissant ce droit est conservée aux Arch. départ. Loire-Inférieure, dans la liasse E 129.

perspective de construire « deux bonnes tours bien artillées » à l'entrée du port de Brouage, et d'y entretenir ainsi un poste de surveillance en Saintonge. Etrangers et pirates y commettent chaque jour « meurtres et larcins » ; l'endroit est « inhabité de maisons et de navires » ; les vaisseaux venus sur lest abandonnent sur place pierres et sables, au risque de combler le port, lequel est sur le point de tomber dans un dommage irréparable. Au contraire, bien aménagé, Brouage sera « le plus grand, sûr, profond pour y tenir grosses naves et carraques à flot et en sûreté de tous vents et tourmentes, ...doué de beaucoup de biens, sel, vins et blé »... Il y viendra, dit-on au souverain, « un si grand nombre de gros navires... que vous serez roi de la mer, craint et redouté de toutes les nations », il s'y édifiera « une très bonne ville », alors qu'à présent tout y est « inutile, vague et ruineux ».

Pourquoi hésiter à établir la taxe sur le sel ? Tous les rois en font autant pour réserver à leurs propres sujets le commerce de leur propre pays. Et de citer le roi de Portugal qui a interdit l'exportation du sucre par les navires étrangers ; l'Angleterre, où l'Acte de navigation est une tradition datant du xiv^e siècle, et qui ne veut recevoir le pastel d'Albi ou le vin de Gascogne que sur des vaisseaux britanniques ; en passant, l'auteur se plaint que les Anglais paient moins de droits à Bordeaux que les Français. Le roi d'Espagne réserve l'exportation aux navires de ses Etats. Même les Vénitiens surtaxent, à Candie, les bateaux étrangers qui emportent du sucre. Enfin, l'archiduc taxe les vins entrant aux Pays-Bas, pour subvenir à la réparation du port de l'Ecluse, accès de Bruges, qui est « tellement comblé que là où passaient les carraques de mille tonneaux, à peine y entrent navires de 200 ».

D'ailleurs, en résumant tous les avantages de sa proposition, le rédacteur du rapport fait valoir à Louis XII, que tel est l'avis de « bons et notables personnages en ce connaissant et qui avaient fréquenté les parties maritimes » ; le roi, lui-même, ajoute-t-il, non sans malice, avait naguère trouvé le plan « bon et raisonnable ».

Les objections bretonnes contenues dans le deuxième

document réfutant, à peu près point par point, l'argumentation précédente. On repousse avec horreur l'idée qu'un simple désaccord entre le roi de France et le duc de Bretagne ait pu empêcher antérieurement l'alignement des taxes sur le sel entre le royaume et le duché : « s'il eût été convenable, ils l'eussent fait ». Fière défense, en vérité, de la politique ducale. Le projet sera inopérant pour plusieurs raisons. La première est que le Roi n'a pas assez de vaisseaux pour remplacer les étrangers. Dire qu'il y a plus de 2.000 navires est « parler bien au large » ; « il s'en faut de beaucoup qu'il y en ait autant... qui puissent passer la mer en pays lointain ». Ensuite, il n'est pas sûr que les étrangers acceptent de s'astreindre à payer un nouveau subside : ils chercheront du sel ailleurs, « dût-il leur coûter plus cher ». Par représailles, les autres souverains taxeront des produits dont la France ne peut se passer, de sorte que le revenu du droit de 5 s. sera annulé par une dépense plus élevée. D'ailleurs, les navires français ne sauraient suffire à exporter tout le sel des marais, et la mévente en fera périliter le cours.

En ce qui concerne Brouage, les Bretons déclarent leur incompétence, mais, à leur avis, « ce serait chose difficile de faire une bonne ville » en ce lieu ; car il n'y a là que du sel, tandis que vins et blés se chargent à Bordeaux et à La Rochelle. On nuira à ces deux ports sans rien y gagner. C'est alors qu'on place une objection de poids : « le Roi a promis ès Etats du pays de Bretagne de n'imposer nouveaux subsides sans le consentement desdits Etats ». Il y en a déjà assez, notamment le droit de 12 deniers pour livre à la Prévôté de Nantes, dû par le sel de Guérande et du Croisic. Et l'on se reprend à prouver que les résultats seraient décevants. Les navires français et bretons n'iront pas davantage dans les pays du nord, car, dit-on, la distance lointaine les retient. On ne pourra pas faire le même profit que les étrangers, ceux-ci n'achètent que ce qu'ils savent pouvoir vendre chez eux. Et se laisseraient-ils évincer sans réplique ?

Aucun espoir sérieux, non plus, à fonder sur une éventuelle augmentation de l'exportation du blé et du vin. Les

étrangers pourraient en prendre, ils ne le font pas. Les débouchés sont saturés.

Après quoi, les Bretons exposent leur opinion sur la politique commerciale des autres pays. Les Bretons ne savent rien de Venise, car « ils n'ont point navigué en ce pays » ; aux Pays-Bas, disent-ils, depuis longtemps, le vin est taxé à 8 s. le tonneau en Zélande, mais ne paie rien en Flandre. Du côté anglais, on n'a éprouvé aucune difficulté, puisque les prohibitions visent seulement le vin et le pastel ; ils y portent librement leur sel et leurs toiles. Au contraire, à l'égard des Portugais et des Espagnols, la rancune est solide. Au roi Manuel on reproche une ordonnance récente (elle date de 1498) (5) réservant à ses nationaux le commerce du sucre. Mais les rois Catholiques ont fait pire.

Une ordonnance, que notre texte rajeunit d'un an, car elle est d'octobre 1499 (6), interdit d'affréter les navires étrangers tant qu'il restera des vaisseaux espagnols inemployés. La plainte des Bretons mérite d'être citée, car elle montre ce qu'était alors leur activité de rouliers entre l'Espagne et le nord-ouest de l'Europe : « Les Bretons et les autres sujets du Roi avaient coutume d'affréter leurs navires à Flamands et Anglais, et même, à plusieurs marchands d'Espagne pour les Flandres, l'Angleterre et autres lieux, par le moyen de quoi ils apportaient grand argent au pays. Maintenant, on ne le fait plus... » A présent, « il faudrait, lorsqu'un navire de France ou de Bretagne soit allé audit pays d'Espagne, qu'il revînt vide et qu'on affrêtât un autre dudit pays ». On comprend l'émoi suscité par la perspective d'affréter deux navires pour un seul voyage ; il arriva ainsi qu'à Bilbao les Espagnols confisquèrent du fer et de l'acier chargés en trois navires qui durent repartir vides. A cela s'ajoutaient les méfaits de la course et semblablement la lettre de marque d'un gros marchand de Bilbao, « Jean d'Arbolanche », pour l'abrogation de laquelle

(5) A ce sujet, voir l'Ordonn. du 21 août 1498, ALMEIDA D'EÇA, *Normas económicas na colonização portuguesa até 1808* (Coïmbra, 1921, 161 p.), p. 24.

(6) Duro (C. F.), *La Marina de Castilla* (Madrid 1894, 543 p., gr. in-8°), app. n° 35.

l'archidiacre d'Angers avait fait, en vain, le voyage de Grenade (7). Au bout du compte, ce serait un désastre pour le commerce français. Voilà pourquoi, débordant la question, les Bretons demandent au Roi, par mesure de rétorsion, d'obliger les Espagnols, et aussi les Portugais, à employer les navires français. Autrement, les marchandises des pays ibériques ne pourront plus parvenir en France qu'après transit en Angleterre ou aux Pays-Bas.

La conclusion des Bretons est que, pour développer le commerce, rien ne sert d'établir une taxe sur le sel. L'essentiel est de parer immédiatement aux conséquences prochaines des prohibitions étrangères.

Telle est la substance des documents qui nous occupent. Il reste à en déterminer la portée historique.

★
★

De l'analyse précédente, il résulte clairement que le mérite principal de nos documents est de poser le problème de la marine bretonne dans un cadre très général.

Dans presque toute l'Europe, au début du xvi^e siècle, la centralisation politique se double d'un véritable nationalisme économique. Des taxes ou des prohibitions réservent aux nationaux le monopole du commerce maritime. La France, elle, c'est aussi un fait constaté, a pris quelque retard. Sans doute Louis XI esquissa déjà, dans une certaine mesure, le « colbertisme », ce ne fut guère qu'un feu de paille. Il n'en reste pas moins que la tendance existe, essaie de percer, mais se heurte aux résistances de l'opinion. Ainsi, se compénètrent l'esprit médiéval, encore très vivace, et ce que Henri Hauser appelait la « modernité du xvi^e siècle ». Vu sous cet angle, le mémoire au Roi que nous venons d'étudier, prend parmi les témoignages sur la genèse en France des idées économiques modernes, une place digne de remarque.

La publication, il y a seize ans, par Henri Hauser, de la *Réponse* de Jean Bodin, un juriste angevin, aux *Para-*

(7) GALAN (V^{te} de la Lande de), *Documents relatifs aux Etats de Bretagne de 1491 à 1589* (Arch. de Bret., t. xv). On retrouve encore en 1512 des plaintes contre « Jean d'Arbolanche ».

doxes de M. de Malestroit, qui date de 1568, avait attiré l'attention sur les racines mêmes du colbertisme (8). De son côté, M. Coornaert, dans un article des *Annales de l'Université de Paris*, en 1933 (9), avait montré l'absence d'écho de ces mêmes idées auprès des notables des « bonnes villes » marchandes, convoqués par François I^{er} en 1516. Avec les pièces qui nous occupent, le débat recule encore de 16 ans, et, grâce à elles, nous connaissons l'opinion de la Bretagne, qui n'a pas été consultée en 1516.

Le rapprochement des textes est assez révélateur. Il est curieux en effet, de retrouver sous la plume de Jean Bodin, en 1568, à peu près les mêmes idées, sinon les mêmes termes, que dans le mémoire étudié.

Tout comme notre rapporteur de 1500, Jean Bodin estime qu'un bon moyen de soulager le peuple et d'enrichir le royaume serait d'augmenter les taxes à l'exportation, notamment sur le sel. Cette idée lui tient tellement à cœur qu'il y revient dans son ouvrage de *La République*.

« Notre sel, dira Jean Bodin, est une manne que Dieu nous donne... Cela fait que l'Anglais, le Flamand, et l'Ecos-sais font grand trafic de poisson salé, chargent bien souvent de sable leurs vaisseaux, à faute de marchandises, pour venir acheter notre sel à beaux deniers comptant. »

« Jamais, avait dit le rapporteur de 1500, les étrangers n'ont cessé de venir le charger » ; puis il parlait du lest avec lequel les équipages envasaient le port de Brouage. Là où Bodin dit : « beaux deniers comptant », il disait, lui : « grans pécunes ».

De même qu'en 1500 on estimait nécessaire d'encourager le commerce et de développer la marine, Bodin répète : « Nous avons affaire des étrangers et ne saurions nous en passer. »

L'un et l'autre, l'administrateur de 1500 et l'économiste de 1568, sont choqués de voir l'étranger moins taxé que les nationaux. Lui ne paie pas la gabelle. L'Anglais a un traitement de faveur à Bordeaux, gémit-on en 1500 ; il

(8) HAUSER (H.), *La Response de Jean Bodin au Paradoxe de M. de Malestroit*, 1568. (Paris, 1932, LXXX-134 p.), pp. 13, 32, 36, 87.

(9) COORNAERT (E.), *La Politique économique de la France au début du règne de François I^{er}* (Ann. Univ. Paris, 1933, pp. 414-428).

paie dix sous de traite par tonneau de vin et le Français vingt sous. Que dit Jean Bodin ? — « Or est-il que le sel est à meilleur marché en Angleterre, Ecosse et Flandre qu'il n'est en France. »

Il faut donc relever les droits payés par les étrangers. A l'objection qu'ils décourageraient les clients, la réponse des deux côtés est semblable. Quand l'un dit que les étrangers ne viennent pas moins lorsque le sel coûte six ou huit fois plus cher ; l'autre, c'est Bodin, reprend : « même quand le sel manque par la faute des pluies ou des froidures, l'étranger ne laisse pas de l'acheter au triple pour en avoir, quoi qu'il en coûte ». Heureux temps pour les paludiers ! Comble de bonheur, à cette époque, Bodin voyait là un remède à la vie chère. Que n'avons-nous quatre cents ans de moins !

Inutile de multiplier les comparaisons : la parenté — on serait tenté de dire : la filiation — des conceptions économiques de nos auteurs est frappante. En définitive, que se propose-t-on ? Encourager les échanges, en tirer le maximum de revenus fiscaux, soutenir l'exportation introductrice de numéraire, développer la marine commerciale et la puissance navale du roi. Il y a du Colbert en tout cela. Le mercantilisme s'annonce.

On a dit qu'en Colbert et Richelieu, il y avait toute la distance du commis à l'homme d'Etat (10). Jugement sévère, Mais si dans nos documents, beaucoup de choses annoncent directement Colbert, d'autres effectivement passent par Richelieu, par exemple la préoccupation d'une flotte militaire : « vous serez roy de la mer », dit le document de 1500. C'est encore le projet d'un grand port à Brouage. On a reproché au Cardinal son choix malheureux ; ce n'est pas lui qui a choisi.

Mais, à côté de ces vues d'avenir, que d'étroitesse : esprit de clocher et vues courtes ! Le rédacteur du mémoire songe surtout à Brouage, et les Bretons, eux, ne voient pas plus loin que les limites du Duché. En 1500, peut-on le leur reprocher ? Juridiquement, ils sont indépendants.

(10) HAUSER (II.), *Idées et politique économiques de Richelieu* (Rev. Cours et Conf. 30 déc. 1934 et suiv.).

D'ailleurs, Rouennais et Bordelais, lors de la consultation de 1516 ne montrent pas plus d'ouverture aux conceptions nouvelles (11). En quoi importent-elles aux Bretons ? Les pays du nord, disent-ils, nous n'y allons pas encore ; l'Angleterre accepte nos toiles et le sel ; la Flandre nous est ouverte ; nous ne fréquentons pas la Méditerranée, seuls l'Espagne et le Portugal ferment leurs portes : on ne voit pas plus loin. Et pour remède, que propose-t-on ? Le monopole exclusif du pavillon et un contre-blocus qui obligerait le commerce franco-espagnol à passer par les Pays-Bas. En fait de vues économiques, c'est un peu court. Pouvait-il en être autrement ? Absolument pas. Cela nous explique le retard de la France sur les autres nations. Pas plus en 1501 qu'en 1517 on ne publiera de grande ordonnance sur le fait de la navigation. Même sous le régime monarchique, l'opinion était un puissant frein.

★
★

Poussons plus loin. Est-ce un paradoxe ? Envisagés du seul point de vue breton, nos documents prennent une valeur documentaire plus ample encore. Ils ouvrent l'horizon sur l'énorme et passionnante question du rôle international de la marine bretonne. Lieu commun, semble-t-il, que de soulever ce problème. Mais l'enquête n'a-t-elle pas été souvent superficielle ou fragmentaire ? La documentation est si dispersée, plus abondante à l'étranger qu'en France, ironie qui faisait le désespoir — ou la joie — de M. de la Roncière ; elle est si variée aussi : documents diplomatiques, administratifs, judiciaires, contrats, comptes de coutumes... En tout cas, les preuves sont là ; les deux mémoires de la liasse E 129 énumèrent les clients de la Bretagne. La « Baie » est le rendez-vous des Nordiques, car les mers septentrionales sont les moins salées de l'Europe. En 1474, on a vu venir à Bourgneuf 77 vaisseaux de Dantzic, Lübeck, Hambourg, Kampen et de divers ports de Hollande, Zélande et Flandre (12). Au même moment,

(11) COORNAËRT, *op. cit.*

(12) 12. GUILLOUX (F.), *La Conquête du marais breton-vendéen et la baie de Bourgneuf* (Bull. Soc. Arch. Hist. Nantes 1922). W. Vogel estime que, vers 1475, une centaine de navires apportaient annuellement du sel de la Baie dans les ports hanséatiques de la Baltique

Nantes redistribuait annuellement de cinq à six mille balles de laine espagnole (13). Un fragment inédit de comptes des navires entrés dans le « havre de Morbihan » de 1475 à 1477 révèle la prédominance des Portugais et des Espagnols de Portugalète et de Saint-Sébastien (14).

Les Bretons eux-mêmes sont au service de tout le monde et le roulage est leur fonction. Ils affrètent leurs vaisseaux pour n'importe quelle direction. Flamands ou Anglais, Parisiens et Rouennais, Toulousains et Bordelais, Castillans ou Portugais recourent à leurs bons offices. On pourrait multiplier les exemples. Tel marchand rouennais emploie, en 1507, un bateau de Loctudy, pour effectuer un transport de Lisbonne à Arnemuiden (15). De même, à qui s'adressent les Normands pour un de leurs plus anciens affrètements connus à destination de Terre-Neuve, en 1507 ou 1508 ? A un navire de Bréhat, la *Bonne Aventure* (16). Dans les mêmes années, tel marchand espagnol, résidant à Anvers, affrète une nef de Penmarc'h pour porter du hareng à La Rochelle ou à Bordeaux, et en ramener du vin (17).

Les Bretons sont présents partout. Ainsi, en Normandie, l'admirable série des comptes du port de Dieppe, à peu près continue pendant tout le xv^e siècle, accuse annuellement une moyenne de 20 à 25 navires bretons (18). En Seine, les navires de sel arrivent par convois entiers. En la seule année 1477-1478, Rouen reçut 168 navires bretons ; et ce ne fut qu'une année moyenne, car l'on sait de façon à peu près continue le nombre des navires de sel entrés à Rouen entre 1473 et 1515 : en 1514-15, il en entra 429 (19). L'Angleterre est plus riche que nous, en fait de comptes de

(Zur grösse der europäischen handelsflotten im der 15, 16 und 17 Jahrhundert, Iéna 1915. Mélanges Fr. Schäfer, p. 273).

(13) Arch. Comm. Nantes CC. 283.

(14) Arch. départ. Morbihan : J 624.

(15) SNELLER et UNGER, *De Sheepwart der Bretons naar de Walcheren in de xv^e en xvi^e env.* (Bijdragen voor vaderlandsche geochiedenis 1929, p. 237, N. 2).

(16) Arch. départ. Seine-Inf^{re}, B, Parlement, 21 oct. 1508.

(17) Archives Ville Anvers, Certificatieboeken 1505-09 (f^o 207, 7 oct. 1506).

(18) Arch. Départ. Seine-Inf^{re}, G 498-534.

(19) Arch. Départ. Seine-Inf^{re}, G 7656 à 7684.

port. Les *Customs Accounts* du Public Record Office, que nous avons dépouillés pour tous les ports anglais, entre 1450 et 1530, montrent la continuelle présence des Bretons, surtout dans le secteur sud-occidental, depuis Southampton jusqu'à Bristol. Remontant vers le Nord, on constate, par exemple, qu'au poste de Dammé, accès de Bruges, les Bretons sont les plus nombreux, avec les Espagnols et les Portugais, entre 1470 et 1484 (20). Nous sommes bien documentés pour les ports de l'Escaut. Jusqu'au milieu du xvi^e siècle, la proportion des navires bretons croît constamment à Anvers et dans ses avant-ports d'Arnhem et de Middelburg. Ainsi à Arnhem, contre 18 navires bretons en 1465-1466, on en voit 344 en 1482-1483, 645 en 1520-1521 ; c'était la presque totalité du commerce français là-bas qui passait par l'intermédiaire breton (21). A l'entrée de la Baltique, en 1539, sur 30 navires français, acquittant à Copenhague le péage du Sund, 23 étaient bretons (22). Revenons vers le sud. Aucune statistique n'a été établie pour Bordeaux, mais un simple sondage des registres notariaux de cette ville donne à penser que près de la moitié des chargements de pastel et de vin, entre 1470 et 1530, se fait sur des vaisseaux bretons (23). A Bayonne, les Bretons concurrencent les Basques eux-mêmes. Dans les ports de Biscaye, à Bilbao surtout, débouché du grand centre de Burgos et des foires de Medina del Campo, les Nantais forment dès le début du xvi^e siècle la célèbre « Contractation » dont M. P. Jeulin a donné naguère une intéressante étude (24). Bien pourvu de navires, lui aussi, le Portugal recourait, quand même, aux Bretons, comme fournisseurs de blé et comme intermédiaires avec la factorerie des Flandres (25). Jusqu'à San Lucar de Bar-

(20) Arch. Ville Bruges : Comptes de la Ville, 1470-84.

(21) SNELLER et UNGER, *Bronnen tot de Geschiedenis van den Handel met Frankrijk* (La Haye 1930, in-4°).

(22) Arch. Royales du Danemark : Comptes du Péage du Sund, en parties publiées par Bang (N. E.), *Tabeller over Skibsfart*. (Copenhague, 1906-33, in f°).

(23) Arch. Départ. Gironde série E. Voir en particulier les minutes des notaires d'Artiguemale, Donzeau, Bontemps, P. Dubosc.

(24) *La Contractation de Nantes* (Ann. Bret., 1932-33, p. 284-331).

(25) Importation de blé breton au Portugal en 1468. (Arch. Ville de Loulé-en-Algarve). Affrètements de navires bretons par des Portugais

rameda, dans le sud de l'Espagne, existait un quartier breton, dès 1466 (26).

Jusqu'au milieu du xvr^e siècle, l'activité bretonne est un fait constaté. Aussi, devons-nous considérer comme une exagération manifeste, et de circonstance, les gémissements sur la décadence prétendue des affrètements bretons « et maintenant, on ne le fera plus ». Pas de décadence en 1500, menace de crise, peut-être. Nous verrons ce qu'il faut en penser. A ce moment, au contraire, les facteurs les plus favorables jouent à plein en faveur des Bretons.

Nos deux mémoires, en effet, esquissent un tableau des causes de cette activité. Le premier avance le chiffre excessif de 2.000 navires. Peu importe le nombre. C'est un symbole ; celui de la vocation maritime du littoral et de la population. Chaque navire — tout petit qu'il soit — a souvent au moins dix hommes d'équipage, comme encore de nos jours les barques de pêche d'un pays trop peuplé eu égard à ses ressources, par exemple, le Portugal. La valeur de la situation géographique de la Bretagne intermédiaire entre le nord et le sud, s'est révélée au seul énoncé des relations lointaines. En outre, dès les premiers mots de leur réplique, les notables bretons rappellent la politique ducale, qui suivait sa voie propre ; l'on songe ainsi à l'activité administrative d'un Jean V et à la souplesse diplomatique d'un François II (27).

C'est principalement vers les facteurs d'ordre économique que nous dirigeons nos textes, pour expliquer le rôle maritime des Bretons. La Bretagne a plus à vendre qu'à acheter. Le sel est la base solide de son commerce. Son abondance est une certitude. Sa qualité surpasse, écrit Jean Bodin, celle du sel espagnol et franc-comtois, dont les Flamands ne veulent pas. Sa proximité relative des contrées nordiques de consommation l'avantage par rapport

à Anvers (Arch. Ville Anvers : Minutes not. Streyt I, 1535-17 janv., 3, 7, 14 et 25 juin ; Certificatieboeken, reg. 1505-09, 7 oct. 1506 et 30 août 1507).

(26) Renseign^t communiqué par M. José de la Peña, secrétaire de l'Archivo de Indias à Séville.

(27) POCQUET DU HAUT-JUSSÉ, *François II, duc de Bretagne, et l'Angleterre*, 1929. Le dernier chapitre est consacré aux relations commerciales.

(28) LEPIERRE (Ch.), *A industria do sal em Portugal* (Lisbonne 1936, LIX-342 p.), v. r. Bull. Et. Port., 1937, p. 107.

au sel portugais d'Aveiro ou de Setubal, de qualité pourtant supérieure, avec une teneur de 95 %. Le sel portugais trouvera la vogue lors des voyages à Terre-Neuve. Outre le sel, il y a les toiles — précisons : toiles de Locronan et de Vitré, de réputation européenne — les graisses, le beurre, le blé, le cidre et le vin nantais. Les achats de la Bretagne sont également indiqués : hareng et saumon, laine et drap, étain, plomb et fer, épices et produits du Midi.

Tout n'est pas consommé en Bretagne et c'est à peine gloser sur les textes que de rattacher au commerce de commission, dont ils parlent, le transit effectué dans les ports bretons. Là serait encore une fructueuse orientation de recherches. La Bretagne offrait au transit d'excellentes conditions, à cause de sa position géographique. Que de produits espagnols, vin, fruits, laine, fer repartent vers le nord ; que de draps, de harengs et de blé sont entreposés avant de redescendre vers le sud ! Par Nantes, un vaste arrière-pays aspire les produits déchargés, grâce à la « Communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire » dont l'activité concurrence, à Orléans même, le rayonnement de Rouen. Ainsi se développe à Nantes, à la fin du xv^e siècle, comme à Bordeaux et à Rouen, et, sur une moindre échelle, à Lisbonne, Bruges, Anvers et Londres, un marché international. Portugais et surtout Espagnols sont nombreux. Des banquiers, les Scorpobaldi et Theobaldi, y représentent les intérêts d'une compagnie florentine dont un Français a, cette année, retrouvé la correspondance à l'*Archivio di Stato* de Florence (29). Il faut remarquer, d'ailleurs, que l'essor du transport du sel par les Bretons correspond au déclin du commerce hanséatique sur les côtes bretonnes (29^{bis}).

Deux autres incidences ont influencé le commerce international breton : les prix et les changes monétaires. Ce sont deux énormes questions que l'histoire économique n'a pas fini de débrouiller. Nos documents ne les passent pas sous silence. Ils parlent des prix de vente du sel en Angle-

(29) Renseigné communiqué par M. R.-H. Bautier, *Archiv. aux Arch. Nat.* — A. DUPUY, *Commerce et industrie en Bretagne à la fin du xv^e siècle*. (Bull. Soc. Acad. Brest, 2^e série, t. VI, pp. 50-79).

(29^{bis}) A. AGATS, *Der Hansische Baienhandel*. Heidelberg, 1894.

terre et en Flandre, comparativement à son prix d'achat sur les marchés concurrents de France et du Portugal. Pour un peu, il se dégagerait une estimation du prix de revient, faisant intervenir quatre données : achat au paludier, taxes fiscales, droits de « brefs » sur les côtes bretonnes, taux du fret. Il y a quelques mots analogues pour le vin. Mais cela ne va pas plus loin. Peu importe ; l'attention est sollicitée. On ne saurait comprendre le rôle international de la Bretagne dans le commerce européen, sans tenir compte des prix. Que de recherches il reste à faire ! Il faut en dire autant de la question des monnaies. Nos deux documents s'inquiètent du va-et-vient des métaux précieux, sans en dire davantage. Que de lumière sortirait de quelques renseignements sur les cours monétaires réels ! Car il existait déjà un marché « parallèle » des changes et l'on ne peut expliquer le comportement des marchands sans tenir compte de la loi de l'intérêt.

Voilà donc, signalée par les mémoires analysés plus haut, commentés à l'aide de renseignements de toute origine, les principaux facteurs du rôle commercial de la Bretagne à la fin du moyen âge. Il resterait cependant à expliquer la vogue des affrètements bretons, les raisons de sa persistance en dépit de la crise dont on se plaint en 1500, enfin les motifs de son déclin.

Faut-il mettre en avant, comme raison de leur succès, l'expérience des marins bretons ? A l'époque des grandes découvertes, Portugais, Espagnols, Normands, Anglais n'ont rien à leur envier. Un taux d'affrètement plus économique ? Cela ne ressort guère des contrats pratiqués ; l'économie réalisée par l'affréteur d'un navire breton se borne à celle des trois brefs de sauveté, conduite et victuailles. L'explication reste insuffisante. La solution ne serait-elle pas du côté du matériel naval ? De la taille approximative d'un de nos thoniers, ayant rarement trois mâts — on disait trois hunes — la nef bretonne, tout au long du xvi^e siècle, ne jauge encore guère plus de 80 tonneaux — environ 120 tonneaux de l'heure actuelle (30). Quand Jacques Car-

(30) L'ancien tonneau de jauge était estimé à 1 m³ 344. L'Ordonnance de 1681 le fixait à 1 m³ 437. Le tonneau actuel vaut 2 m³ 83 (Ch. BRÉARD, *Doc. relat. à la mar. norm.*, — S. H. N., 1889, p. 2 —

tier fut chargé par le roi de recenser les navires de 300 tonneaux, il n'en trouva pas un seul en Bretagne, et l'un de ses compatriotes déclara ne pas en connaître de 200 (31). Or la faveur, en Europe du nord comme en Méditerranée; à la fin du xv^e siècle, allait au petit voilier, léger, maniable, vite chargé et vite reparti, capable d'entrer dans tous les ports (32). Le bateau breton correspondait aux exigences du moment.

Cependant, la mode change : l'accroissement du tonnage se remarque dès le début du xvi^e siècle. Les hourques flamandes jaugent couramment de 150 à 200 tonneaux au moins. On ne navigue pas vers la mer Baltique avec des navires inférieurs à 200 tonneaux, et c'est cela, sans doute, la vraie raison de l'absence des Bretons dans cette mer avant 1539 (33). En 1498, le roi d'Espagne accorde une prime aux constructeurs de navires de 600 à 1.000 tonneaux (34). En France, on a conscience d'une infériorité, et l'un des avantages de la taxe sur le sel, allégués plus haut, serait précisément de procurer des ressources pour « équiper, facilement et en un temps bref, au lieu de petits navires qui ne sont que proie, un très grand nombre de gros navires ».

Vers 1500, il y a donc crise, ou plutôt crainte de crise. Le monopole du pavillon, doublé d'une désaffection naissante à l'égard du petit tonnage va-t-il ruiner la navigation bretonne ? Inquiets, par surcroît, de la fuite continue des marchands enrichis vers les « offices » et la noblesse, les Etats de Bretagne lancent à la Reine en 1504, puis en 1517, un appel de détresse (35).

La popularité du navire breton n'a pourtant pas terminé sa carrière ; nous en avons vu les preuves. Pourquoi ?

M. GOURON, *L'Amirauté de Guyenne*, 1938, XLIII - 556 p. in-8°, p. 453.

(31) BARREY (Ph.), *Les Normands au Maroc au xvr^e siècle* (Mél. Hayem, 5^e série), p. 14, n. 2.

(32) SCHULTE (A.), *Grosshavensburger Gesellschaft* (III, 413), repris par F. BRAUDEL, *La Méditerranée au temps de Philippe II* (Th. Paris, 1947, ex. dactyl. — 1^{re} partie, ch. V, pp. 199-201).

(33) GORIS (A.), *Les colonies marchandes méridionales d'Anvers au xvr^e siècle* (Louvain, 1925, in-8°), p. 147.

(34) DURO, *op. cit.*, loc. cit.

(35) Arch. départ. Loire-Inf^{re}, E, 128. V^{te} DE CALAN, *op. cit.*, p. 26.

Le monopole du pavillon n'est pas une méthode qu'on puisse généraliser. Le contre-blocus proposé dans les doléances bretonnes ne se fit pas contre l'Espagne. Ayant à faire face à tant de besognes au Nouveau Monde et aux Indes, Espagne et Portugal ne cessèrent pas d'avoir besoin des nefs bretonnes. Cette considération ne permettrait-elle pas de comprendre les origines de la Contractation des marchands de Nantes et de Bilbao ? La coopération remplace la concurrence. Ou bien encore, faut-il admettre de leur part un réflexe conjoint de défense commune contre la concurrence croissante des lourds navires flamands ? En effet, c'est à l'heure où ces gros vaisseaux se multiplient et se répandent, à savoir vers le milieu du xvi^e siècle, que cessera la grande époque du roulage breton.

*
**

Que conclure ? Les deux documents que nous venons d'analyser ont un double intérêt résultant de leur date et de leur contenu. Sur la route, à peine tournante, du moyen âge au monde moderne, ils nous ont offert un point de vue d'où nous avons pu constater la compénétration intime du passé et de l'avenir sur le plan économique. Une chance supplémentaire nous a permis de parcourir ce point de vue non seulement en France, mais aussi en Bretagne, au lendemain de son union au royaume. Une fois le rôle international du commerce breton mis en évidence, les facteurs déterminants, les étapes de son évolution se sont dégagés progressivement. A dire vrai, nous nous sommes posé plus de questions que nous n'avons trouvé de solutions. Car, s'il est vrai que l'historien n'est pas celui qui sait, mais celui qui cherche, l'étude économique et sociale de la marine bretonne est un sujet immense, difficile, et qui n'en devrait le séduire que davantage.

Michel MOLLAT,
Chargé d'Enseignement
à la Faculté des Lettres de Besançon.
