

MARINS ET MARCHANDS BRETONS A LA ROCHELLE AUX XV^e ET XVI^e SIECLES

L'importance de la marine bretonne à la fin du moyen âge est maintenant bien admise, ce qui ne signifie pas qu'on la connaisse parfaitement. De récents travaux de MM. Mollat et Coornaert ont donné à son sujet de précieux renseignements auxquels je peux apporter des compléments en ce qui concerne l'un des grands ports français de l'Ouest, La Rochelle. Un livre sur le commerce rochelais auquel j'ai collaboré a déjà signalé le rôle des Bretons (1) mais il reste des précisions à apporter sur les navires bretons et il faut aussi consacrer plus de quelques lignes au vivant commerce du vin entre La Rochelle et la Bretagne. Je traiterai donc d'abord des marins bretons engagés dans les grands trafics rochelais puis des marchands importateurs de vin, car ils se livrent à des activités assez nettement différentes.

La période étudiée, autant que le permet une documentation trop rare, couvre quelques années du xv^e s. : 1423, 1468-69, 1490 et plusieurs décades du xvi^e : 1523 et 1530-1565 (2). Il s'agit me semble-t-il, de la belle époque

(1) E. TROCMÉ et M. DELAFOSSE, *le Commerce Rochelais de la fin du xv^e s. au début du xvii^e s.*, Paris 1953, in-8° (Coll. Ports, routes, trafics, n. 5).

E. COORNAERT, *Les relations commerciales de la Bretagne avec Anvers à la fin du xv^e et au xvi^e siècle*, dans Actes du soixante-seizième Congrès des Sociétés Savantes, 1951.

(2) Les minutes des notaires rochelais du xv^e s. : Boutin, Noirault et Sorin se trouvent à la Bibliothèque municipale de La Rochelle, ms. 199-201. Celles des notaires du xvi^e s. cités ici sont aux Archives départe-

de la marine bretonne mais à vrai dire cette étude devrait commencer beaucoup plus tôt car on peut affirmer qu'il y eut toujours des Bretons à La Rochelle : la première liste de Rochelais dressée en 1224, moins d'un siècle après la naissance de la ville, en révèle un bon nombre dans ses centaines de noms de chefs de famille ; la Bretagne paraît même avoir fourni l'apport le plus considérable dans le peuplement de la ville (3). Les épaves des archives rochelaises indiquent aussi la constance des relations pendant le moyen âge et, franchissant quelques siècles, ai-je besoin de rappeler qu'aujourd'hui encore bien des équipages de chalutiers sont bretons ? (4). Mais nous serons obligés de nous en tenir aux xv^e et xvi^e siècles.

*
* *

Les premiers actes notariés qui subsistent à La Rochelle, en 1423, mettent en scène des marchands bretons mais, ne contenant pas de chartes-parties, ne fournissent pas de bons renseignements sur les navires, qui nous intéressent d'abord. En 1468-1469 au contraire nous avons gardé neuf chartes-parties pour l'Ecluse, le Nord de la France et l'Irlande : toutes concernent des navires bretons. Simples échantillons, évidemment, entre les dizaines de contrats de ce genre qui ont dû être passés ces années là et je n'en conclurai pas que les trafics rochelais se faisaient à cent pour cent sur des navires bretons. En affréter devait cependant être habituel et à toutes sortes de marchands : ainsi le rochelais Jean Mimault envoie au début de 1468 deux navires en Irlande, ce sont le *Saint-Nona* de Penmarc'h et le *Saint-Julien* de Landerneau ; l'an d'après il affrète pour

tements de la Charente-Maritime, série E notaires. Je donnerai seulement les références par le nom du notaire et la date. — Pour la critique de cette documentation : *Commerce rochelais*, p. 68. Dans l'impossibilité d'indiquer ici quelques centaines d'actes notariés, je noterai seulement des exemples.

(3) Archives historiques du Poitou, XX, 234-261. Un certain nombre de noms sont suivis de la mention d'origine, par exemple *Guido brito* ou J. de Landerneau.

(4) Sur les Bretons de La Rochelle de nos jours : L. PAPY, *la Côte atlantique de la Loire à la Gironde*, Bordeaux, 1937, 2 vol. in-4°, t. II, p. 241-248.

l'Ecluse le *Saint-Jean* de Saint-Pol-de-Léon. En même temps trois marchands de Bruges et de Damme s'adressent à des navires de Saint-Pol et de Guérande (5). Dans les mêmes années la perception de la coutume de Royan permet de déceler en Gironde, allant vers Bordeaux, de nombreux bateaux bretons, les plus nombreux, semble-t-il, après les barques saintongeaises (6).

De 1534 à 1565 j'ai identifié 671 navires quittant La Rochelle pour diverses destinations, sans comprendre dans ce chiffre le petit cabotage avec Bordeaux, Nantes et la Bretagne : là-dessus 160 navires bretons, soit environ 24 pour cent, contre 180 rochelais et saintongeais, 113 olonnais, 86 normands, 59 basques. Les bretons sont de loin les plus nombreux sur le trajet Aunis-Zélande et les Rochelais en relations très régulières avec les ports du vin d'Anvers emploient pour ce trafic beaucoup plus souvent les navires bretons que les leurs. Les Bretons l'emportent aussi dans les voyages pour l'Angleterre et viennent en deuxième position pour l'Espagne et le Nord de la France.

Combien de temps a duré cette prédominance des transporteurs bretons dans l'Atlantique ? La question ne paraît pas résolue. Les chiffres de M. Coornaert ne lui permettent pas d'affirmer « que les Bretons soient venus beaucoup moins nombreux à Anvers de 1560 à 1585 ». M. Göris pensait à une décadence plus rapide et citait un règlement interdisant la haute mer aux petits tonnages. Nos documents restent évidemment bien incomplets et imprécis et d'autre part on ne peut guère fixer une date, déterminer une année. Voici les éléments de réponse qu'on peut apporter en considérant le problème depuis La Rochelle :

Reprenons des chiffres. Sur le trajet La Rochelle-Zélande (Arnhem ou Middelbourg) je compte entre 1534 et 1559, 53 navires bretons sur 96 voyages connus, puis de 1561 à 1565, 6 seulement sur 58, soit en pourcentage une chute qui va de 58 pour cent à 10 pour cent. Pour les Iles britanniques la diminution moins brusque est encore assez nette : pour les mêmes périodes 16 bretons sur 34

(5) Minutes Noirault 1468, 26 févr. et 9 avr. ; 1469, 8 et 9 oct.

(6) G. MUSSET, *la Coutume de Royan au moyen âge*. La Rochelle, 1905, in-8°.

puis 4 sur 16. Pour l'Espagne et le Portugal : 27 sur 68 puis 8 sur 34. Vers 1560 les terreneuviers bretons se font aussi plus rares. Ajoutons, comme le montrent les tableaux dressés par M. Trocmé et par moi-même qu'il faut considérer non seulement le nombre des navires mais aussi le tonnage et qu'en moyenne le navire nordique jauge deux ou trois fois plus que le breton. Si bien qu'une comparaison des tonnages globaux serait encore plus défavorable pour ce dernier.

Après Cateau-Cambrésis il y eut, me semble-t-il, un net essor du trafic atlantique mais à La Rochelle les Bretons ne participèrent pas vraiment à cette flambée de prospérité et dès les années 60 leur importance, au moins relative, décrut fortement. Décadence qui continua : M. Trocmé constate que le nombre des petits navires et des barques des ports bretons fréquentant La Rochelle était bien plus considérable en 1572 que vers 1600. Il ne s'agit pas là d'une éclipse passagère due aux guerres de religion ; j'ai fait des dépouillements de textes pour diverses années du XVII^e siècle et je peux citer par exemple l'année 1633 : sur 128 navires ou grosses barques que mentionnent cette année là les actes notariés, partant pour les principales directions (Espagne et Portugal, Angleterre, Nord de la France, Terre-Neuve), toujours en laissant de côté le petit cabotage, je ne relève que sept bretons. Un seul est venu de la côte nord, de Morlaix, les autres sont de Penerf, Morbihan, Nantes, c'est-à-dire relativement proches de La Rochelle. Au contraire, sans parler des rochelais et saintongeais, je note 23 olonnais et 16 normands.

On incriminerait facilement la concurrence des gros porteurs zélandais, hollandais et allemands, d'autant plus que c'est sur le trajet de la Zélande, où ils firent leur première apparition, que le breton paraît avoir d'abord décliné. Remarquons aussi que sa décadence dans ce transport du vin commence au moment où le trafic échappe en partie aux marchands locaux pour passer aux étrangers amateurs de gros tonnages. Je dois dire cependant que je n'arrive pas à noter de différence dans le prix des frets que je n'ai pas au XVI^e s. relevés, il est vrai, après 1565. D'autre part les

grosses barques poitevines des Sables d'Olonne, en apparence si semblables aux bretonnes, supportèrent bien la concurrence malgré leur tonnage médiocre ; elles se maintinrent au moins sur les routes menant aux ports espagnols et on les trouve nombreuses à La Rochelle au xvii^e comme au xvi^e s. Faut-il donc chercher des causes spécifiquement bretonnes, une décadence des petits ports qui aurait tari ce flot de navires qui en sortit si longtemps ?

Mes 160 navires bretons du xvi^e s. ont en effet une quarantaine de ports d'attache disséminés tout au long des côtes de la péninsule. Certains havres cependant paraissent avoir été particulièrement actifs et on peut dresser le tableau suivant des principaux :

Penmarc'h	25 navires
Audierne.	16 »
Bénodet.	12 »
Crozon.	7 »
Portrieux.	7 »
Saint-Pol-de-Léon.	7 »
Aberdruc (est-ce l'Aberwrach ?) . . .	7 »
Le Conquet	6 »
Blavet.	5 »
Ouessant.	5 »
Pouldavid.	5 »
Binic.	5 »

Ainsi l'extrémité de la Bretagne, Cornouaille et Léon, vient très nettement en tête car il y faut mentionner aussi Landerneau, Quimper, Concarneau, Porsal, Quimperlé, Roscoff, Brest, Argenton (en Landunvez). Cette constatation confirme tout à fait celles de M. Coornaert, c'est de cette pointe de la péninsule que sort évidemment le plus grand nombre de transporteurs bretons qui parcourent l'Atlantique, en marins bien plus qu'en marchands. La côte nord paraît consacrer une bonne partie de ses navires à Terre-Neuve ; le groupe Saint-Brieuc, Portrieux, Binic, Erquy a en tout 17 mentions ; le groupe Morlaix-Lannion avec Lantréguier, Perros et Ploumanac'h n'est guère cité alors que ses marchands se livrent activement au com-

merce du vin, Saint-Malo qui aura au XVII^e s. des relations fréquentes avec La Rochelle n'apparaît à peu près pas. Quant à la côte sud il faut y mettre en relief avec Blavet, Groix, le port aux gros tonnages, et Morbihan (4 mentions). Guérande disparaît des textes alors qu'en 1468 deux de ses navires étaient envoyés en même temps en Flandre.

La question des tonnages que je viens d'évoquer mérite quelques lignes mais il faut garder à l'esprit l'impossibilité fondamentale de donner des précisions très poussées à cette époque (7). A La Rochelle il semble que généralement les maîtres, quand ils déclarent le tonnage de leur navire, expriment le nombre de tonneaux de vin qu'il peut porter. Retenons cependant qu'il s'agit de petits navires : en calculant sur une centaine d'exemples je trouve une moyenne de 60 tonneaux. Le navire breton lancé pourtant sur de longs trajets atteint très exceptionnellement 100 tonneaux. Les « géants » viennent de Penmarc'h, du Conquet et surtout de Groix : M. Coornaert y notait en 1540 un « gros tonnage » : 140 tonneaux et je relève également comme venant de ce port plusieurs navires allant de 120 à 150 tx, ce qui est le maximum (8). Rien de surprenant à cette époque dans cette médiocrité ; toutefois les bateaux bretons semblent être restés particulièrement petits, non seulement en comparaison des nordiques mais aussi en comparaison des français. Les terreneuviers basques atteignent assez couramment 200 tx, La Rochelle et les petits ports saintongeais ont des bateaux de 100 à 200 tx dont je ne vois pas l'équivalent en Bretagne. Sur ces navires bretons mes textes n'apportent aucun détail ; à la fin du xv^e s. ils les nomment souvent « carvelle ou caravelle » ; rarement et pour les plus petits « escaffé » ; mais on trouve la plupart du temps « vaisseau » ou « navire », sans précision.

Ce qui fait l'originalité des bretons (et aussi des olonnais) c'est qu'on les envoie de La Rochelle dans toutes les directions, au nord comme au sud ; au contraire il est très rare qu'un navire normand soit dirigé vers l'Espagne et je n'ai pas trouvé d'exemple de navire basque affrété

(7) M. MOLLAT, *le Commerce maritime normand*, p. 336-337.

(8) Min. Lecourt 1541, 25 mai. Min. Pancereau 1563, 19 nov. (vente de la *Françoise* 130 tx). Min. Naudin, 16 juin.

pour la Zélande ou l'Angleterre. Le navire breton va aussi bien vers l'une que vers l'autre de ces destinations, il pêche à Terre-Neuve tandis qu'un autre gagne un port tout voisin.

Pour les voyages très lointains les normands cependant me semblent les surpasser. J'ai cru un moment que l'équipage du *Jean* arrivant en 1540 de Guinée à La Rochelle était breton mais François Le Clerc et ses compagnons pouvaient aussi bien être normands. En 1561 la *Marie* de Groix revient de Chypre, la *Jeannette* de Concarneau part pour la Barbarie comme deux ans plus tôt la *Françoise* de Groix qui va à « Safi Sainte Croix et cap de Gué » (9). Mais je ne vois pas de navire breton affrété pour l'Amérique, le Brésil ou les Antilles. Les corsaires bretons ne sont mentionnés qu'incidemment ; on comprend facilement qu'au contraire des corsaires normands, nombreux ici, ils n'eussent pas de raison de faire à La Rochelle un rapide retour après avoir croisé devant les côtes espagnoles.

Dans le développement de la pêche à Terre-Neuve, devenue une des grandes ressources de La Rochelle, les Bretons ont été les véritables initiateurs des Rochelais (10). Les cinq premiers terreneuviers qu'une documentation trop tardive nous révèle ici en 1523 sont tous bretons : la *Marguerite* de Blavet, la *Marie* du Croisic, la *Marguerite* de Saint-Brieuc, la *Marguerite* de Perros, la *Catherine* de Binic. Après une lacune de dix ans dans les textes lorsque nous retrouvons un terreneuvier il est encore breton, de Ploumanac'h. Ils sont tous avitaillés par des marchands de La Rochelle où ils font aussi leur retour mais même lorsque les Rochelais se mirent, les années suivantes, à envoyer leurs propres navires sur les bancs ils y placèrent des équipages recrutés en Bretagne par les Bretons institués maîtres et pilotes : nous le constatons pour presque tous les terreneuviers rochelais de 1535 à 1545 qui ont des maîtres venus de Perros, de Paimpol, de Portrieux, de « Tardre [Etables ?] en l'évêché de Saint-Brieuc », de « Plombavalet » [Ploubazlanec] même évêché, d'Au-

(9) Min. Lecourt 1549, 11 nov. Malgré la date l'acte se trouve à la fin du registre de 1542. Min. Naudin 1561, 10 nov. Min. Maynard 1561, 13 nov. Min. Naudin 1563, 16 juin.

(10) G. MUSSET, *les Rochelais à Terre-Neuve*, La Rochelle, 1891, in-4°. J'ajoute quelques noms.

dierne... Les quatorze « compagnons » du *Nicolas* en 1543 sont « tous bretons ». En 1537 la *Marie* de La Rochelle a bien un maître de Bayonne mais pour pilote Nicolas Gefroy de « l'île de Breac [Bréhat] diocèse de Dol en Bretagne ». G. Musset a cité un contrat caractéristique, en 1545, où l'on paye le voyage des marins bretons jusqu'à La Rochelle en leur imposant un fort dédit s'ils n'exécutent pas leur promesse. On tenait à eux.

Les chartes-parties nous montrent ces Bretons sous les traits de marins, de transporteurs. Voici un de ces actes, un des plus anciens qui ait été conservé, datant du 9 octobre 1469 (11) :

En nom de Dieu, etc. Sachent tous que Loys Ocquin, facteur de Jehan de Gand, Fransquin Beyt, Clays Aigles, bourgeois de la ville de Dam et Paul Bise, bourgeois de la ville de Bruges..., ont frété la caravelle nommée *Saint-Nicolas* de Guérande de Hervé Goizon qui en est maistre emprés Dieu et ont chargé tans es ports et havres de La Rochelle que du Plomb (près La Rochelle au nord), le nombre de vin qui s'ensuit c'est assavoir ledit Loys Osquin trente et ung tonneaux pipe de vin, ledit F. Beyt onze tonneaux, ledit C. Angles vingt et ung tonneaux et ledit P. Bise vingt et ung tonneaux et ledit maistre le seurplus de la charge de ladite carvelle qui est onze tonneaux pour aller tout debout etc., es parties dudit país de Flandres au port de l'Escluse pour trois escus chascun tonneau de fret à compter XXII tonneaux pour XX... et doit estre payé ledit maistre de son fret dedans cours de chartre partie... touages et petits lomenans seront sur lesdits marchands et ne doit boire ledit maistre ne ses gens... »

Les termes de ces contrats ne changèrent guère au XVI^e s. Dans la mention des avaries, les touages et lamenages disparurent et on arriva à une formule générale prévoyant le partage des avaries aux us et coutumes de la mer. De même la mention « et ne doit boire le maître », fut remplacée par la reconnaissance d'une quantité de vin reçue pour breuvage, en général « pipe pour fourniture » c'est-à-dire un demi tonneau (environ 450 litres) pour

(11) Min. Noirault.

21 tonneaux. Les marins bretons avaient de quoi prendre des forces.

Ou bien ils revendaient ce vin de breuvage. En tout cas les maîtres de navire, qualifiés quelquefois de marchands marinières, prenaient souvent part aux cargaisons qu'ils transportaient : en 1469 le maître de la *Marie* de Guérande après avoir chargé pour deux Rochelais 31 t. à destination d'Étaples garde pour son compte le reste de la charge ; à Paul Philippe maître d'une caravelle de Saint-Pol-de-Léon appartiennent 31 t. sur les 72 qu'il conduit à l'Ecluse cette même année (12). Dans la charte-partie du *Saint-Nicolas* vue plus haut le maître avait 11 t. sur 95. La même remarque peut être faite pour le *Saint-Julien* de Lanterneau et le *Saint-Nona* de Penmarc'h qui vont en Irlande : ainsi le maître du *Saint-Julien* a pour lui 16 t. de vin et 3 milliers de fer. Au xvi^e siècle cette part du maître est moins souvent indiquée mais cela peut être dû à un léger changement, dans la rédaction des actes. En février 1558 l'équipage du *Jacques* de Saint-Pol-de-Léon qui va au Portugal achète 8 balles de papier qu'il ne paie pas et qui restent « à l'aventure » des vendeurs rochelais jusqu'à l'arrivée ; le voyage fut d'ailleurs heureux car le règlement put se faire en mai suivant (13).

Les maîtres empruntent ainsi « à la grosse aventure » mais généralement pour « les victuailles, munitions et apparaux » de leur bâtiment, comme le disent par exemple les obligations souscrites en 1541 avant leur départ pour la Zélande par les maîtres du *Jacques* et du *Jésus* de Penmarc'h de la *Marie* de Crozon et de la *Marie* de Groix (14). Mais il y a aussi le cas inverse, en apparence plus compliqué, où le maître avance de l'argent à la grosse à son affréteur. La charte-partie du *Saint-Jean* de Saint-Pol-de-Léon en 1469 se termine ainsi :

« Et parce que ledit Rival, maistre de ladite carvelle, a presté ausdits marchans la somme de trente escus à leur requeste pour aler à son aventure ou cas que ledit navire et ledit vin se perdissent à la mer... est dit et expressément

(12) Min. Noirault 1469, 9 mars et 9 oct.

(13) Min. Lecourt 1558, 24 févr.

(14) Min. Lecourt 1541, 6 avr.-12 juin.

convenu entre eux que au cas que ledit navire aille à sauveté et aussi lesdits vins, en ce cas ledit Gilles Maude... a promis rendre audit Rival ladite somme de 30 escus huit jours après ledit navire arrivé audit port de l'Ecluse ».

A cette date on ne mentionne jamais l'intérêt généralement ajouté au montant du fret et il est possible que le maître tire bénéfice de ce prêt qui le fait en somme participer à l'affaire. Cependant je crois qu'il faut voir surtout dans ces prêts du maître une recherche de garantie par les marchands. Des chartes-parties du xvi^e s. précisent que le maître « sera tenu » de faire un prêt. Aussi les contrats de 1540 pour la *Marie* de Crozon qui transporte du sel à Arnemuyen et la *Barbe* de Pouldavid, chargée de vin pour Middelbourg (15), disent que les maîtres devront prêter à leurs affréteurs 12 doubles ducats et 30 écus qu'on leur rendra « écu pour écu », c'est-à-dire sans profit. Le prêt paraît donc bien une obligation imposée au maître pour assurer au marchand une bonne exécution du contrat, surtout en temps de guerre.

Quoi qu'il en soit il reste certain que pendant un siècle au moins les maîtres de navire bretons ont joué un rôle extrêmement important dans les principaux trafics rochelais, assurant en grande partie le transport du vin et du sel vers le Nord, du blé et des produits variés vers l'Espagne et fournissant à La Rochelle ses premiers terreneuviens.



De ces mêmes trafics, les marchands bretons si nombreux à La Rochelle pendant cette même période, restent presque complètement à l'écart. Je ne vois guère, avec un autre exemple donné plus loin, qu'un marchand du Conquet expédiant en septembre 1559 du vin en Irlande sur la *Catherine* de Penmarc'h. En revanche ils expédient régulièrement le vin d'Aunis vers la Bretagne et importent quelques produits à La Rochelle.

On peut se représenter sans risque d'exagération l'envoi de vin vers la Bretagne comme mettant en mouvement de

(15) Min. Lecourt 1540, 7 juin et 11 oct. Même clause Min. Gaschet 1533, 19 sept.

véritables flottes. Disons tout de suite flottes de barques, d'un port très faible, qui dépassait rarement 40 tx et se tenait souvent à 20. Elles ont l'habitude de faire à peu près au même moment le voyage dans les mois qui suivent la récolte, bien qu'il en vienne souvent jusqu'à mai. De plus la guerre rassemble les convois. Le 9 octobre 1563 le maire de La Rochelle écrit « Le jour d'hier matin partie de la flotte qui estoit venue de Bretagne en cette ville et es ports et havres d'ici autour print le temps pour s'en aller en leur pays chargés de vin... » La rencontre presque immédiate de vaisseaux anglais transforma le voyage en bataille qui se poursuivit jusque sous les tours de La Rochelle (16). Mais malgré ces risques de guerre, dans ce mois d'octobre et les suivants je compte encore dans le registre du seul notaire Pancereau 35 chartes-parties pour la Bretagne et plus de 50 marchands bretons ; or cinq ou six notaires au moins avaient une clientèle commerciale et passaient des actes de ce genre. Dans les onze premiers mois de 1559 et bien que la paix ne soit arrivée qu'en avril, un seul notaire aussi, Barrault, inscrivit 42 contrats d'affrètement pour la Bretagne. Pour le mois d'octobre 1523 je relève dans Hémon 27 chartes-parties dressées à peu près uniquement pour les seuls marchands rochelais.

C'est dire que ce commerce est actif. La guerre même, qui interrompt presque complètement les autres, le gêne mais ne l'empêche pas. J'ai donné des exemples de la spéculation suscitée par la difficulté d'envoyer aux Bretons le vin auquel ils sont habitués : en 1543 par exemple la flotte espagnole croisant devant nos côtes rend dangereux les trajets même courts. Pourtant, et malgré des frets très hauts, Bretons et Rochelais font des cargaisons, les vendent et revendent, trouvent dans le risque une occasion de gagner plus (17). On peut se demander si au xv^e siècle les discordes entre la Bretagne et la France privent vraiment les Bretons de vin. Une charte-partie de 1468 parle des

(16) Archives historiques de la Saintonge, I, 342-343.

(17) Min. Lecourt 1543, 9, 10, 15, 20 et 24 oct. — Le Commerce rochelais, p. 82.

saufconduits qui seront pris « pour doute de guerre entre les Français et les Bretons (18) ».

J'ai relevé pour 1423 les noms de neuf marchands bretons, pour 1467-69 de 39, enfin pour la période 1523-1565 de 126 marchands avec 125 chartes-parties ; encore au xvi^e siècle ne me suis-je arrêté qu'à quelques années et on pourrait augmenter ces chiffres qui paraissent cependant présenter un échantillonnage satisfaisant car ils sont tirés de plusieurs notaires aux clientèles diverses. Il faudrait ajouter aussi à ces textes les nombreuses chartes-parties certainement conclues en Bretagne ; ainsi les 39 marchands de 1467-1469 ne passent que 9 contrats d'affrètement à La Rochelle ; certains étaient venus sur des barques déjà affrétées en Bretagne.

Ces barques sont en effet presque cent pour cent bretonnes, elles monopolisent les transports entre l'Aunis et la Bretagne, même quand ils sont faits pour le compte de Rochelais et sur ce trajet il est tout à fait exceptionnel de voir d'autres bateaux. La liste des ports d'origine ne s'établit pas tout à fait de la même façon que la précédente : Penmarc'h, si important pour les trajets de Zélande ou d'Angleterre, est peu représenté ; au contraire Audierne assure aussi une grande part de ce petit cabotage : 41 barques sur 121 identifiées, puis vient Bénodet : 12, puis environ 35 ports cités une, deux ou trois fois.

Le tableau suivant donne pour les noms les plus fréquents les résidences des marchands et les ports de destination qui ne coïncident pas tout à fait :

<i>Marchands de</i>		<i>Chartes-parties pour</i>	
Lantreguier	19	Morlaix ou Lannion.	37
Audierne	16	Saint-Brieuc	18
Morlaix	14	Quimper	15
Guingamp	6	Lantreguier	9
Concarneau	6	Quimperlé	6
Quimper	6	Landerneau	6
Hennebont	5	Saint-Malo	5
Portrieux	5	Paimpol	5
Lannion	5		
Penmarc'h	5		

(18) Min. Noirault 1468, 26 févr.

Une quinzaine d'autres destinations, une vingtaine d'autres villes sont aussi citées par les textes du xvi^e siècle. Peu de différences avec le xv^e siècle si ce n'est que les marchands de Penmarc'h paraissent avoir diminué en nombre, on en compte plus en 1466-69 (soit 8), que dans les diverses années du xvi^e s. L'affirmation de Renan dans ses *Souvenirs d'enfance* suivant laquelle le port de sa ville natale « resta insignifiant » mérite peut-être quelque correctif puisque les marchands de Lantréguier sont plus souvent nommés que les autres ; en octobre 1563 trois sont en même temps à La Rochelle et sept en janvier 1564 (19). La plupart des marchands habitent dans des ports. A l'intérieur des terres je ne vois à indiquer que Guingamp, Lamballe, Quintin, Redon. Quant à Vitré, dont on sait l'importance, quelques-uns de ses marchands viennent bien ici mais ne s'occupent guère de vin (20).

En même temps que ces Bretons de nombreux marchands rochelais exportent en Bretagne. On trouve même en 1424 un Espagnol créancier de Paimpolais (21) et en 1468 un autre Espagnol, d'une famille connue, les Pardo, affréteur d'une caravelle de Penmarc'h chargé de 41 tx de vin à destination de Saint-Brieuc. Les Rochelais ont quelquefois des correspondants installés en Bretagne mais la plupart du temps ils s'embarquent ou font monter un commis sur le navire et s'en vont à la recherche du marché le plus avantageux. Les chartes - parties prévoient diverses destinations et même, après avoir énoncé Lannion ou Morlaix ou Saint-Brieuc, ajoutent que « s'il plaît au marchand ou à son commis de faire décharge et vente deçà les raz » il pourra le faire en payant le prix des autres navires ; ou bien encore il est dit que le maître sera tenu descendre les marchands à un des ports énoncés et là les attendre trois marées pendant qu'ils essaieront la vente (22).

D'ailleurs Bretons et Rochelais mêlent souvent étroitement leurs affaires. Ceux-ci confient parfois à ceux-là leur vin à vendre en Bretagne : en 1423 un marchand de

(19) Min. Pancereau.

(20) Min. Pancereau 1563, 20 oct. et 1564, 13 mars (procuration de Guy de Gennes). Min. Hemon 1523, 13 août (vente de chaudrons).

(21) Min. Boutin 1424, 30 mai.

(22) Min. Gaschet 1533, 25 mars et 1534, 21 nov.

Penmarc'h après avoir acheté à crédit 8 tx de vin en reçoit 10 autres « par manière de garde » pour les écouler au profit de son vendeur ; en 1468 le maître du *Saint-Julien* de Landerneau reconnaît avoir reçu d'un bourgeois de La Rochelle 7 tx de vin blanc « pour iceux vendre au meilleur prix qu'il pourra », on fera les comptes aux vendanges prochaines et le marinier se paiera alors de son fret (23).

A côté de ces véritables associations, il y a les liens que créent les crédits régulièrement consentis. L'obligation devant notaire souscrite en faveur d'un Rochelais pour vente de vin figure à nombreux exemplaires dans les registres dès 1423. Les Rochelais ont, en effet, coutume de revendre vins et sels en accordant d'assez longs crédits, dans le cas présent au moins trois mois : en octobre on prévoit généralement Noël comme terme de paiement, en novembre la Chandeleur ou même Mardi gras, en janvier, Pâques. Il est probable que les acheteurs bretons, qui versent souvent un acompte ne s'acquittent complètement qu'après la revente, quand ils viennent renouveler leur provision (24). En effet les remboursements doivent généralement se faire à La Rochelle ; dans le cas contraire on indique des frais pour le messenger qui ira chercher l'argent. Naturellement l'intérêt n'apparaît jamais dans ces obligations simples mais d'autres fois le crédit prend la forme de ventes en obligations à la grosse aventure : le prix du vin reste alors aux risques et périls du vendeur jusqu'à l'arrivée en Bretagne, un intérêt substantiel venant alors s'incorporer au prix et l'augmenter sérieusement même si, jusqu'au milieu du xvr^e s., le contrat ne le reconnaît pas ouvertement (25). De toute façon les procédés ont pour résultat d'enchevêtrer les affaires et il est courant de voir des Rochelais possesseurs de créances en Bretagne.

En 1549 un marchand de Penmarc'h met en pension un jeune Breton chez deux Rochelais qui doivent « le nourrir et l'entretenir à l'écriture » ; quelques jours après un jeune Rochelais est confié à un maître de Fouesnant

(23) Min. Boutin 1424, juin. Min. Noirault 1468, 24 févr.

(24) Min. Boutin 1423, 9 juin, 23 août, 18 oct... Tous les registres renferment de telles obligations.

(25) Min. Gaschet 1542, 31 oct. et 5 nov. Min. Lecourt 1542 2 nov. Min. Barrault 1555, 14/11.

qui doit l'emmener en Bretagne. En 1469 le fils d'un bourgeois de La Rochelle déclare même en faisant son testament qu'il a l'intention « d'aller demeurer en Bretagne pour apprendre le langage de breton bretonnant (29) ». En général d'ailleurs l'usage du français devait être répandu chez les mariniers bretons, au moins de façon sommaire, et chez les maîtres de navire habitués à fréquenter les ports européens ; en effet je n'ai trouvé qu'une mention de maître ayant besoin d'un compatriote comme interprète.

Le vin est le principal objet de ces transactions ; les cargaisons de sel sont l'exception (27). La Rochelle cependant en faisait un trafic assez important mais les Bretons allaient peut-être s'approvisionner directement au Croisic, à la Baie de Bourgneuf, à Brouage et dans les îles. On réexpédiait aussi quelquefois en Bretagne du fer (28). Dans le sens inverse il venait du poisson car La Rochelle qui en redistribuait jusqu'en Touraine et en Limousin en demandait beaucoup. Ainsi en 1535 une charte-partie pour Quimper prévoit que le maître rapportera du poisson frais, acheté avec l'argent du vin et moyennant un tiers du profit ; en 1542 un marchand d'Audierne vend du merlu (29). Les mentions d'autres produits restent rares : blé, « cire de Bretagne », bois pour tonneaux, des toiles : les « olonnes » (30) ; enfin les Bretons sont quelquefois vendeurs de draps anglais : « rouleaux rouges d'Angleterre », carisés (31).

Nos documents ne sont pas bien riches en détails sur les marchands bretons qui apparaissent, surtout sous les traits d'acheteurs, d'emprunteurs et d'affréteurs. Quelques remarques permettront cependant d'apprécier leur importance. En 1490 Thomas Grigaden, marchand de Morlaix, est débiteur de 4.030 l. t. pour l'achat de 196 tx de vin et il en expédie 92 tx en deux navires ; c'est la plus grosse affaire où je voie un Breton engagé. En 1469 un marchand

(26) Min. Gaschet 1549, 2 et 11 nov. Min. Noirault 1469, 5 oct.

(27) Min. Gaschet 1533, 8 mai. Min. Pancereau 1563, 25 oct. Cargaison de sel pour Saint-Malo, ce qui sera très fréquent au xvii^e s.

(28) Min. Pancereau 1564, 16 et 27 janv.

(29) Min. Gaschet 1535, 4 févr. et 1542, 4 nov.

(30) Min. Gaschet 1534, 7 déc.

(31) Min. Noirault 1469, 17 mars. Min. Pancereau 1564, 17 janv. Le Commerce rochelais, p. 146-147.

de Guingamp, Jean Gautier, envoie 104 tx en deux barques allant en Bretagne et un navire allant en Picardie ou Flandre. En 1559 un autre marchand de Morlaix, Vincent Le Rumeaux, affrète le même jour deux barques et un navire jaugeant en tout 145 tx dont il se réserve la charge complète (32). Il y a donc bien quelques gros marchands mais ils me paraissent l'exception. J'ai noté le faible tonnage des barques employées, en moyenne 30 tx ; or la plupart des marchands n'en affrètent qu'une seule et se mettent quelquefois à deux ou trois, surtout pour une grosse barque. Ils achètent rarement plus de dix tonneaux de vin à la fois. En général ils expédient leur vin dans leur ville de résidence ou dans un port voisin, se réservant souvent la possibilité de choisir à l'arrivée le point qu'ils apprendront être le plus avantageux, mais en restant dans la même région : par exemple devant l'île de Batz ils choisiront entre Paimpol en Goëlo, Morlaix et Saint-Brieuc. Il est exceptionnel de constater qu'un marchand de la côte nord expédie sur la côte sud ou vice versa.

Le trafic du vin apparaît donc, en ce qui concerne la Bretagne, fait surtout d'un pullulement de petites transactions. Elles arrivent probablement à composer un total important. En ces siècles ennemis de la statistique on hésite à donner des chiffres ; en comptant par an 100 barques de 30 tx, ce qui semble vraiment un minimum, on arrive à une exportation de 3.000 tx, soit une part déjà notable de l'exportation totale estimée par M. Trocmé à un minimum moyen de 11.000 tx sur l'ensemble de la côte rochelaise. Affaires profitables en tout cas, les Bretons se montrèrent clients très fidèles et La Rochelle fut, avec d'autres comme Bordeaux ou Nantes, un de leurs ports au vin. On aimerait apprécier les bénéfices car le vin, bien que ne se prêtant pas, à cause de sa mauvaise conservation, aussi commodément aux spéculations que le sel, permet pourtant des profits notables. Je les vois surtout en temps de guerre où les risques courus entraînent de gros bénéfices. Il faudrait compléter par des indications sur la revente dans les ports bretons. J'ai déjà donné le prix du vin au départ de La

(32) Min. Sorin 1490, 5 et 6 mars. Min. Noirault 1469, 5 oct. Min. Barrault 1559, 20 sept.

Rochelle, j'ajoute en annexe des prix de fret ; on aura ainsi les éléments essentiels du prix de revient qu'on devra comparer aux prix de vente pouvant être trouvés en Bretagne.

M. DELAFOSSE.

ANNEXE

Prix du fret du tonneau de vin de La Rochelle en Bretagne

L'unité est ici le tonneau de vin mesure de La Rochelle soit environ 900 litres qui, en futailles réelles, comprend 2 pipes ou 4 barriques. Le prix de son transport varie en premier lieu en fonction de la distance mais sans entrer dans de minces détails il faut distinguer ici essentiellement, comme le font les textes contemporains, les ports « deçà les raz » comme Quimper et les ports « delà les raz » comme Lantreguier ou Saint-Brieuc. Evidemment entre Saint-Pol-de-Léon et Saint-Brieuc il peut y avoir une différence mais il n'en reste pas moins vrai que les raz font la grande coupure dans les prix, d'autant plus que les chartes-parties prévoient souvent plusieurs ports à choisir sur la côte nord.

La guerre fait également varier les frets et de façon particulièrement intéressante pour la Bretagne. En effet, au contraire de ce qui se passe pour les autres destinations, elle n'interrompt pas le transport du vin en Bretagne et cette série de prix de fret est la seule qui soit à peu près continue. C'est pourquoi j'ai donné pour certaines années de déclaration de guerre ou de rétablissement de paix plusieurs prix suivant le mois. La proximité des navires ennemis peut même faire varier les prix pendant une même année de guerre. On saisit donc ici l'importance des événements militaires. De plus on n'oubliera pas qu'en temps de guerre s'ajoutent aux frets élevés de forts intérêts qui représentent les risques courus pendant la traversée. Ainsi le vin vendu en obligation à la grosse, c'est-à-dire payable seulement après bonne arrivée vaut en juillet 1536, 20 l. le tonneau pour Audierne ; en octobre 1542, 26 et 28 l. pour Morlaix et Saint-Brieuc. Il ne suffit donc pas de faire l'addition du prix du tonneau au départ de La Rochelle et du fret.

La montée générale des prix se répercute aussi sur ceux

des frets mais pour bien la saisir il faudrait naturellement comparer diverses courbes.

Voici donc, avec les lacunes qu'impose la documentation et qui ne viennent pas d'une interruption du trafic, le fret du tonneau de vin de La Rochelle exprimé en sous et livres tournois. Il s'agit de moyennes sauf pour 1531 où il n'a été relevé qu'un prix.

Années		Deçà les raz	Delà les raz	Observations
1523	3 ^l 10 ^s	6 ^l	Guerre.
1531		48 ^s 6 ^d	
1533		45 à 50 ^s	
1534		40 ^s	
1536, mars	20 à 25 ^s	37 ^s	
1537	janvier ..	50 ^s		Guerre à partir de juin 1536.
	mars		4 ^l 10 ^s	
	avril	5 ^l	6 ^l 15 ^s	
	octobre ..		4 ^l 10 ^s	
1538	mai	40 ^s		
	novembre.	30 ^s	45 ^s	
1539		45 ^s	
1540-1541	20 ^s	37 ^s	
1542	juin		30 ^s	Guerre à partir de juillet 1542.
	octobre ..	50 ^s	6 à 7 ^l	
1543	mai		5 à 6 ^l	Flotte espagnole devant La Rochelle
	sept.	6 à 7 ^l	9 à 10 ^l	
	après le 15 oct.	50 à 60 ^s	5 ^l	
1544		4 ^l 10 ^s	

Années	Deçà les raz	Delà les raz	Observations
1547		60 ^s	
1548		45 ^s	
1549 ...	janvier ..	45 ^s	60 ^s
	octobre ..		75 ^s
1550	40 ^s	3 ^l 10 ^s	
1555	50 ^s	5 ^l	
1556 ...	janvier ...	75 ^s à 5 ^l	
	février ...	45 ^s	3 à 4 ^l
1557		4 ^l	Trève de Vau- celles.
1559 ...	janvier ...	4 à 5 ^l	8 ^l
	mai à octobre	3 ^l	4 à 5 ^l
1561	55 ^s	4 ^l	Cateau-Cambrésis.
1563 ...	mai	2 à 3 ^l	4 ^l 10 ^s
	novembre.	4 à 5 ^l	7 à 8 ^l
1564 ...	mars		7 ^l 10 ^s à 8 ^l 10 ^s
	sept.	3 ^l	4 ^l

Trève de Vau-
celles.

Cateau-Cambrésis.

Navires anglais
devant La Ro-
chelle.