

# *Les sûretés des mers à la fin de l'époque ducale bretonne*

Par Pen ruz



Le Matthew à Brest 2008 <http://www.matthew.co.uk/>

### **Contexte**

Depuis fort longtemps les marinières bretons au service de la France ou d'autres seigneurs sont reconnus pour leurs qualités. L'intensité des commerces des façades maritimes de l'espace atlantique imposa une protection proportionnelle aux valeurs des marchandises transportées. Il se surajoute les enjeux politico-économiques majeurs magnifiés par la position charnière du continent armoricain.

La maîtrise de la mer devint un objectif fort, malmenant franchises ou alliance officielles ou lettres patentes et aboutissant à de multiples plaintes et demandes de réparations. En sus des fortunes naturelles de mer s'ajoutait « prises et pilleries » (actes de piraterie majoritairement réalisés par des anglais ou des espagnols mais aussi de courses). Les exemples en sont très nombreux tant sur mer qu'au port (comme la descente d'Yvon Le mercier patron de la Nef du Blavet au port de la Rochelle vers 1460 et la prise de 16 navires en 5 mois en 1469 aux environs de Belle-Île). Des navires armés contrôlaient les navires de pays dits neutres et obligeaient leurs capitaine à faire serment sur le livre de leurs « honnestes » intention ou transports et vérifiaient sauf-conduits et les nationalités des produits embarqués.



Le port fortifié de Concarneau

Les dédommagements multiples ne parvenaient pas à compenser les pertes tant étrangères que locales (rabais entre autres offert par le Duc en 1466 de 300 livres aux « *fermiers (des ports et havres)... du Léon tant pour l'éminence de la guerre que pour les prises naguères faites par les anglois , nos anciens ennemis, de plusieurs et grands nombre de navires de notre dit pais chargés de vin et autres marchandise...* ». En 1480 le Duc doit demander d'interdire tout commerce ou aides sur les cotes et havres avec les « *pirates de mer...qui pillent cothidiennement à la mer sur toutes nations ...* ». Une sécurisation des biens et de l'image de la puissance ducal s'imposait.

### **Un navire, des équipements et des hommes**

Il existe une lecture très comptable des inventaires d'équipements et objets embarqués (les appareils) différenciant bien le navire de son équipement. Ceci est le reflet d'une rigueur administrative typique de l'époque qui bien évidemment n'épargnait pas le milieu maritime ! Les multiples possibilités existantes entre des statuts de maîtres de navires, marchands navigants ou non, possesseurs de parts de propriétés imposaient une tenue comptable rigoureuse dans l'intérêt de chaque partie !

Relevons un intéressant texte détaillant les avitaillements pour une navie ( flotte) bien que française affrétée à la guerre à la fin du XIV<sup>ème</sup> siècle : « *si grosses de vins et de chairs salées ( comprendre viande et poissons ) , ..., de tonneaux de sel, d'oignons, de verjus, de biscuit de farines, de graisses, de moyeux d'œufs battus en tonneaux » et aussi aulx, pois, fèves, olietes, orge, avoines, seigle, blés, chandelles de sieu ( suif) , chandelles de cires,....* ». Les actes

retracant le commerce des vins retrouvent jusqu'à la notion d'une pipe pour l'équipage, la mer donne soif (de bénéfiques)!



Dans une lettre de Jean V en 1432 l'équipage des « *vesseaux, heurques, nefes, balliniers, et autres navires* » se décomposait en « *maistre mariniens, pages, goarmes, matelozs et autres conduisans leurs vesseaux...* » ou « *Capitaines, maîtres, et contre-maîtres, mariniens et tous autres* » dans un mandement de François II en 1467. Une lettre du Duc François de 1488 cite : « *Maîtres, Contremaîtres, Parsonniers, Quarsonniers et Mariniers* ». Le terme «Goarmes» est à rapprocher de celui de «gourmets» figurant dans des équipages de navires étrangers qui lui signifie gromet ou valet marchand (L.Moal).

Les marins embarquaient sur un navire armé au commerce (et ou à la pêche pour les petites unités) en moyenne à concurrence de 1 homme pour 4 tonneaux. Un navire de 10 tonneaux pour ordre d'idée devait faire moins de 8 mètres. Par contre armé à la guerre un navire pouvait embarquer un homme d'arme pour un tonneau et demi.

Les pièces à feu fixes ou portables précocement embarquées (des récits de combats mémorables les utilisant existent en 1386 par exemple) exigeaient des



*Très beau pierrier à boîtes de l'Ost du dauphin (70 kg, calibre 45 mm, deux coups minutes, T.Prost) sur affut terrestre. Pièce à comparer avec celle embarquée sur la Matthew page précédente ...*

serveurs qualifiés comme les armes de traits.

A cette époque Guillaume de Lesnerac un breton acheta à Robert Lespervier pour 12 sols une livre de salpêtre et une demi livre de souffre pour « *refreschir les pouldres de quenons* » pour les 3 navires de sa flotte. Les pierriers constituaient une base de l'armement avec aquebutes, coulevrines à mains, pierriers, arbalestrie et archerie. Ces pièces pouvaient se déposer pour un usage terrestre ou embarqués selon.

Je ne connais pas de sources reprenant par contre la hiérarchie militaire terrestre à bord (dizainiers, ...) mais l'adaptation devait certainement se faire en fonction du service aux armes.

Les combats à distance puis bords à bords étaient parfois furieux comme nous renseigne ce témoignage de 1486. Il rapporte l'attaque par deux navires danois du David des frères Lehen :

*« deux navires de guerre pourseüvent et chacerent celui navire nommé le David, tirerent sur lesdits suplians canons, coulevrines et autres traictz de pouldre et d'arbalaistre si impetueusement et en si grande habondance que lesdits suplians ne peürent reister a la puissance desdits deux navires de guerre et furent par les gens d'iceux invadez et assailliz, baptuz, oultraigez et partie de leurs gens occis et mis a mort et le dit Jehan Lehen tellement bleczé qu'il en a esté gisant au lit malade par l'espace de ouict moys ou environ ,en dangier de mort »*

### **Action convois et sécurité maritime**

Trois modes principaux et assez similaire avec le milieu terrestres existaient : un embryon de nefes ducales essentiellement armées à la guerre ou au service de l'Hôtel Ducal (la Nef au Duc par exemple), des réquisitions circonstanciées proches des montres pour des durées courtes et la mobilisation de « l'armée de la mer ». Les nobles parfois absents des montres du ban faisant figurer sur les registres « en la nef au Duc ».

Ainsi l'urgence peut accélérer la **réquisition** c'était le terme employé.

Ainsi en 1470 le Duc

charge Guillaume Jouhan de l'armement en moins de 7 jours de 5 navires avec 300 gens de guerres pour un mois de mer (dont la nef de Nantes, la Haquénee, le cerf), ceci pour 500 écus. Réquisition est ordonnée de navires à concurrence d'un tonnage précis sur tout les ports du pays à « *équiper et vitaller compétement pour trente jours* ».

Les 500 écus couvraient l'équipement du navire et des combattants et leurs soldes (chaque homme avait quarante sous par mois pour ses vivres et sa solde). De plus ces combattants ont une garantie de recevoir la moitié des prises, le reste couvrant les frais des navires. Comme lors des montres terrestres le prévôt des maréchaux (Thomas de Kerazet) s'assurera du nombre et des qualités des équipements des combattants inscrit sur les rôles mais aussi de l'équipage « civil ». Les navires pouvaient être préventivement regroupés en des lieux stratégiques pour favoriser une réquisition d'urgence.

Les regroupements de navires inhérents aux conditions de navigation à la voile à la pointe bretonne sont éternels ! Les « havres et les rades » accueillaient naturellement des navires en attente de renverse de courant ou de vent favorable avant de « lever le tref » (hisser la voile) pour franchir de jour nos dangereux raz (les *begs* en breton). Ces



Beau mais tardif !

regroupements sont causes sur eau et sur terres (après ou avant la messe) de difficultés notoires. Mais ce sont aussi des lieux de perceptions de taxes et des mouillages de départ de convois pour naviguer de concert sous la protection de navires armés à la guerre. Chacun pouvait aussi profiter des expériences et avancées de l'autre sur l'eau. Il est rapidement apparu nécessaire d'organiser ces regroupements et les revenus qu'ils apportaient aux finances duciales.

En Bretagne leur structuration en **convois** formels avec une escorte armée est ancienne. Ainsi un acte de Jean IV de 1372 en garde la trace. Ces convois furent les plus fréquents sous François II. Et elles perdurèrent bien au-delà de son principat pour des raisons de contrôle et fiscale essentiellement.

Le principe était d'assurer la sécurité régulière des routes maritimes essentiellement des ports bretons ou autres vers les ports à vins qui exportaient les productions de Loire (Nantes) ou du « vin d'amont » venu par voie terrestre ou fluviale, d'Aunis (La Rochelle), de Bordeaux ou de Châlosse (Bayonne).

La flotte de commerce se formait progressivement sur les côtes nord bretonnes pour rejoindre sous escorte réduite la concentration à la pointe de Bretagne. Les baies de Douarnenez, Camaret, du Trez-hir et les environs du Conquet selon les coefficients de marée et les vents se chargeaient de navires au mouillage. Les vivres étaient complétés avec toute la logistique à terre que cela représentait, et la fiscalité spécifique associée. Ces regroupements furent causes sur eau et sur terres de difficultés notoires pour les officiers portuaires ou de trafics divers (faux brevets par exemple)

Puis renforcé des navires de guerre la flotte nommée alors « armée de la mer » faisait route de conserve au sud sud-est en s'augmentant de navires des côtes sud de Bretagne. Les navires de transport gagnent les ports à vin pendant que les navires armés patientaient mouillés à Ré ou Oléron par exemple. 2 à 4 armées de la mer se déployaient par an : en septembre, fin février, vers la Pâques et ceci avec des durées de mobilisation variables (de 6 à 8 semaines). Elles sont dites « première flotte, deuxième ... ». Généralement on retrouvait trois flottes annuelles escortées par 5 à 7 navires armés.

Les effectifs totaux de gens de guerres variaient de 1750 en 1459 à 1233 en 1484. Mais ils sont irrégulièrement répartis tombant par exemple à 159 hommes d'armes pour la quatrième flotte de 1459. Voici le détail d'une flotte de 1483 :

1483	Première flotte
Nombre navires	7
Type de navire :	
- nef	5
- pinasse	1
- barque	1
Tonnage maxi	720 tx
hommes de guerre	513
Ratio tonnage /combattant	1.40
Coût total	7029 Lb
Ratio coût total /combattant	13.6 Lb



Les nefes de guerres anglaises avec soldats en livrés et Mariniers en pourpoints civils de travail (secret de l'histoire naturelle, BNF, ms.fr 22971,f°3 )

Les coûts comprenaient :

- Les soldes des capitaines et maîtres 10 Lb /mois et Combattants 4 Lb / mois
- Avitaillement : forfait de 10 sous par tonneaux / mois.

Le coût mensuel de l'homme d'arme est à comparer à son coût sur terre <http://www.hermine-radieuse.net/PDF/L'ost%20Breton.pdf>.

La sécurité théorique avait donc un prix comme le montre ces ratios! Mais les recettes fiscales et les bénéfices concernant les 30 000 tonneaux (27 millions de litres) vendus en 1477 sont à la hauteur des investissements ...et de la soif de nos ancêtres !

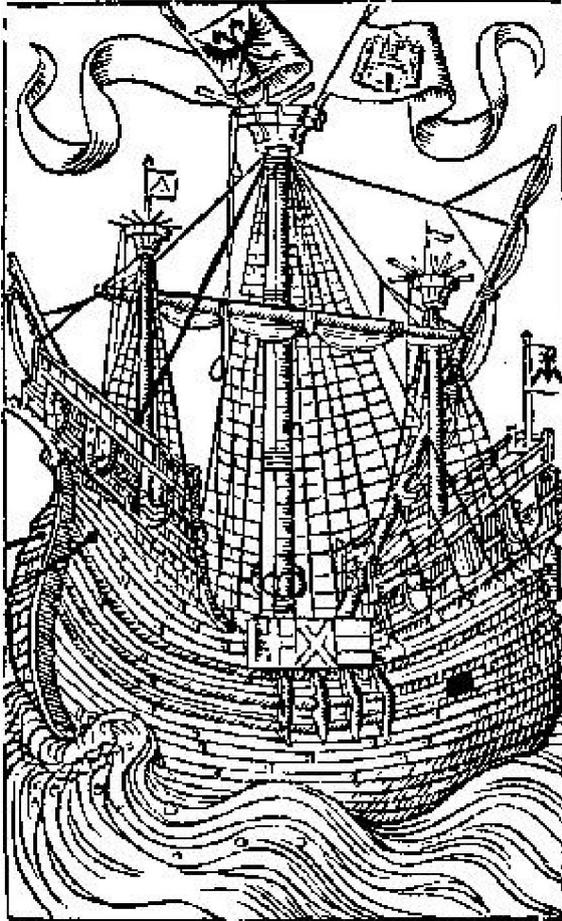
Ce convoi est à rattacher à des pratiques de contrôle du commerce. Les bénéfices issus des fermes de convois furent partiellement utilisés par le Duchés pour la construction de nefes de guerre. Cependant le coût de tel dispositif impliquait un ratio bénéfice risque favorable car hormis le volet sécuritaire le volet économique dominait. Leurs mises en place imposaient aussi une administration efficace. Comme le rapporte Kerhervé les experts maritimes et receveurs et fermiers des ports et havres étaient consultés. Le conseil ducal en final décidait si un convoi était projeté ou non. Ainsi les convois ne furent pas annuels loin s'en faut.



Un kroaz ruz à éviter en mer !

### Conclusion

Il semble avéré qu'il y ait eu une réelle efficacité dissuasive des convois bretons et un intérêt fiscal pour le duché. Mais comme le souligne Marc Russon ils sont aussi le reflet d'un Pays faible dont la simple vue des couleurs flottant sur les mers n'était plus à elles seules dissuasives (contrairement à d'autres) et dont la production de vin en qualité et quantité était largement déficitaire.



### Quelques sources

- Henri Touchard, le commerce maritime breton
- Laurence Moal, L'étranger en Bretagne au Moyen Age, PUR 2008
- Les côtes guerrières, Marc Russon, PUR 2004
- Hubert Michéa SAF tome CXX, Actes de piraterie dans les eaux du Pen-ar-bed
- Jean Kerhervé, L'état breton aux 14 et 15 éme siècles, ed.Maloine, 1987
- Jean Kerhervé, De vignes en villes, Landerneau, 2009
- Histoire de la Bretagne, Don Morice, preuves
- <http://www.la-mer-en-livres.fr/vaisseaux.html>

### Et un peu de lecture :

#### **Mandement du Duc pour la solde de son armée navale, Nantes 22 février 1486 ( DM Preuves TIII p 536 )**

*François par la Grâce de Dieu Duc de Bretagne , Comte de Monfort , De Richement , d'Estampes et de Vertus , à notre bien aimé et féal conseiller et Trésorier Général Guillaume Juzel, salut.*

*Nous vous mandons et commandons espressement que sur tout et chacun les premiers deniers d'un devoir de convoy nagueres par nous ordonné estre levé pour certain temps de l'an présent vous payez et baillé à, notre bien aimé et féal Chambellan le Viconte du Fou Admiral de Bretagne la somme de 3.900.l monnois, quelle somme nous luy avons ordonné et ordonnons pour les charges et mises qu'il a eues et aura pour avoir mis sur et entretenir à la mer par le temps de deux mois entiers le nombre de 400 hom.combatans, armez et esquiez à la guerre , tant pour leur vitaille et leur solde, que autres mises ci-après déclarées.*

*Queulx combatans tiennent et tiendront la mer la mer durant le temps de deux mois en trois navires appartenants à notre dit Admiral, l'un nommé le grand Léon du port de trois cent tonneaux , dont est le Capitaine Bizien de Kerousy, et Maistre Jehan Guillozet ; l'autre navire nommé le petit Léon du port de 300.tonneaux dont est Capitaine Olivier bastard de Quelenec et Maistre Alain des Colles ; et une barque nommée Bonneaventure du port de 80 tonneaux, dont est Capitaine Denis Coetedrez et MaitreTugdual Le Guillouset, au prix de quatre livres par mois pour chaque combatans, montant pour lesdits deux mois la somme de 3 200.liv. auxdits trois Capitaines et trois Maistres desdits navires, outre leur soulde de quatre livre par mois comme les autres combatans pour leur état à chacun d'eux par mois montant pour lesdits deux mois120 liv. et pour le fret desdits navires à dix sols par chacun tonneau par mois monte pour ledit temps 580 l. quelles parties des susdites montant ensemble ladite somme de 3 900 liv. vous mandons payer à nostredit*

*Admiral après ce que lesdits 400 combattans auront tenu la mer par ledit temps de deux mois , à leur retour sera tenu en faire faire la montre devant notre amé et féal Chambellan Thomas de Kérasret notre Provost des Mareschaux , lequel quant à ce avons commis et commettons par ces présences ; si gardez qu'en ce n'ait faite et apportant ces presentes et quittances pertinentes de nostredit Admiral avec relation de nostredit Provost deladite Monstre nous voulons ladite somme de 3 900.liv. tournois vous valoir et estre allouée en clair mise à la Chambre de nos Comptes par nos amez et feaux Conseillers les gens de nosdits Comptes, auxquels mandons et commandons ainsi le faire sans aucune difficulté ; car tel est nostre plaisir , nonobstant quelconque chose à ce contraire. Donné à nostre ville de Nantes le 22.jour de fevrier l'an 1486 .signé, François , par le Duc de son commandement, G.Gueguen.*

Pen ruz 2009

