

A N N A L E S
BRETAGNE
PAYS DE L'OUEST

Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest

Anjou. Maine. Poitou-Charente. Touraine

117-1 | 2010

Au risque de l'étranger

Entre méfiance et accueil

L'attitude du pouvoir ducal à l'égard de l'étranger sur les côtes bretonnes à la fin du Moyen Âge

Laurence Moal



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/995>

DOI : 10.4000/abpo.995

ISBN : 978-2-7535-1517-8

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 20 avril 2010

Pagination : 39-60

ISBN : 978-2-7535-1146-0

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Laurence Moal, « Entre méfiance et accueil », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 117-1 | 2010, mis en ligne le 20 avril 2012, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/995> ; DOI : 10.4000/abpo.995

Ce document a été généré automatiquement le 20 avril 2019.

© Presses universitaires de Rennes

Entre méfiance et accueil

L'attitude du pouvoir ducal à l'égard de l'étranger sur les côtes bretonnes à la fin du Moyen Âge

Laurence Moal

- 1 La mer et les rivages ont longtemps été les lieux de la peur et de l'invasion dans l'imaginaire médiéval. La Bretagne dispose d'un littoral étendu qui la rend vulnérable aux descentes étrangères. De nombreux passages des *chroniques* font ainsi référence à la « pollution » des Vikings qui « vindrent aux rivages de la mer de Bretagne pour gaster les terres prochaines¹ ». Aux XIV^e et XV^e siècles, la mer reste une frontière et la situation presque endémique de guerre et de piraterie donne à l'étranger ce même visage de l'ennemi, comme en témoignent les registres de chancellerie qui multiplient les plaintes à l'égard des écumeurs de mer de toutes origines². La crainte de l'invasion ne relève donc pas uniquement d'une psychose ou d'une mémoire collective entretenue par une tradition littéraire, elle est aussi fondée sur une réalité. Pourtant, les chroniqueurs emploient abondamment l'expression « passer la mer », notamment entre l'Armorique et la Grande-Bretagne, signe d'une grande porosité des zones littorales³. À la fin du XIV^e et au début du XV^e siècle, en effet, les échanges augmentent et les ducs cherchent à accueillir les marchands étrangers. La Bretagne est alors un État princier, indépendant du royaume de France et, si on s'en tient à la définition des nations au sens médiéval du terme, on peut considérer comme étranger celui qui vient de l'extérieur du duché et qui ne relève pas de l'autorité du duc. La construction nationale passe par l'édification de frontières et l'opposition avec l'autre. Elle passe aussi par l'ouverture économique. Pour toutes ces raisons, la venue de l'étranger constitue un enjeu pour le pouvoir ducal⁴. Le littoral semble être un lieu spécifique, à savoir une zone de contact et en même temps une zone d'affrontement. Tout le problème pour les autorités consiste donc à concilier le développement du commerce maritime et la sécurité du territoire qui, étant donné la configuration géographique de la Bretagne, passe largement par la sécurisation des côtes.

Se protéger de l'étranger : surveillance et défense des côtes

- 2 Les paroisses côtières sont menacées par les débarquements militaires, les raids côtiers et les razzias. Les exactions sont connues surtout par les enquêtes pour estimer les dommages ou les rabais sur les fouages obtenus après des attaques⁵. Elles font état de pillages, d'incendies, de destructions, mais aussi des captures suivies de demandes de rançon par les Anglais⁶. On peut ainsi connaître les paroisses touchées. Les îles et les endroits les plus isolés sont particulièrement atteints. La côte nord du duché, stratégique pour le contrôle de la route océanique, se trouve en première ligne de la présence anglaise, notamment à partir des bases de Jersey et de Guernesey. Les environs de Saint-Malo forment aussi une zone soumise aux périls en tant qu'espace frontalier avec la Normandie et en raison de la proximité du Mont-Saint-Michel, soumis à un long siège par les Anglais entre 1418 et 1450. Les exactions se poursuivent entre 1455 et 1468, avec comme toile de fond le conflit avec l'Angleterre⁷. En 1490, encore plusieurs localités obtiennent des abattements sur les fouages du fait des descentes maritimes et des dommages liés à la guerre contre la France. La récurrence des mandements ducaux qui exigent l'arrestation des malfaiteurs ainsi que les plaintes des marchands et des receveurs qui demandent une diminution de leur ferme témoignent d'une certaine impuissance des autorités⁸. Mais face à cette vulnérabilité, à ce risque présenté comme quotidien, le pouvoir ducal s'emploie tout de même à développer un arsenal défensif.

Marine de guerre et garde-côte : des institutions embryonnaires

- 3 La défense des côtes passe par le déploiement d'efforts institutionnels pour mettre sur pied une marine de guerre mais aussi par la mobilisation des sujets. L'amirauté devient une fonction permanente dans le courant du XIV^e siècle. L'amiral, aidé par un vice-amiral, est chargé de la direction des armements maritimes. Mais c'est seulement dans la seconde moitié du XV^e siècle que sont mentionnés des navires de guerre spécialement construits pour le combat naval. Ce sont des navires à fort tonnage en raison des progrès de l'artillerie, avec des capitaines nommés par le duc⁹. En 1487, l'amiral peut armer trois navires : deux de 300 tonneaux, le Grand Lyon et le Petit Lyon, ainsi qu'une barque de 80 tonneaux, la Bonnaventure¹⁰. Le nombre d'unités étant cependant très insuffisant pour soutenir une guerre maritime, le duc doit lever une armée, c'est-à-dire qu'il réquisitionne des navires marchands qui sont ensuite placés sous les ordres de son amiral puis armés pour la guerre. Les frais d'armement sont couverts par des prélèvements sur les recettes portuaires ou par des contrats avec des armateurs privés, plus rarement par une intervention du trésorier de la guerre¹¹. Ces navires de guerre ou navires marchands réquisitionnés servent aussi pour le convoi ou « armée de la mer ». Il s'agit d'une escorte imposée dès le règne de Jean IV (1364-1399) aux marchands qui circulent sur la route du vin et qui devient une institution régulière fonctionnant presque tous les ans dès la fin du XIV^e siècle¹². Les frais sont normalement à la charge des marchands, mais au XV^e siècle, on recourt à un prélèvement sur les vins importés. Il est interdit de naviguer jusqu'au départ de la première escadre, entre le 1^{er} septembre et le 15 octobre¹³. En principe, trois flottes

sont prévues, à l'automne, en février-mars et en avril-mai, mais il arrive qu'on en arme deux ou quatre. Le nombre des escorteurs paraît assez réduit, cinq à sept dans les années 1480 avec, en 1459, 800 soldats pour la première flotte, 500 pour la deuxième, 300 pour la troisième et 150 seulement pour la quatrième¹⁴. Il ne s'agit pas seulement une escorte puisque les capitaines des convois reçoivent aussi l'ordre de s'emparer de malfaiteurs¹⁵. Cette institution est pourtant vue de plus en plus comme une charge fiscale supplémentaire car imposée aux marchands qui naviguent de l'estuaire de la Loire au golfe du Morbihan, ce qui est mal supporté, surtout en dehors des périodes de conflit, d'autant qu'elle comporte beaucoup de failles et qu'elle est loin d'être efficace¹⁶. Elle est cependant maintenue par la royauté jusqu'en 1555¹⁷.

- 4 Le système de défense repose largement sur la mobilisation des sujets. Les nobles et détenteurs de fiefs servent généralement dans l'arrière-ban, agrégé à l'armée de campagne, et des convocations sont régulièrement envoyées pour faire face à une descente anglaise, par exemple en 1462 (carte 1).

Carte 1 – La descente anglaise en 1462 et la mobilisation sur le littoral breton



- 5 Ceux qui possèdent une résidence proche du littoral doivent servir sur place à la garde des côtes ou bien combattre en mer¹⁸. En 1466, il s'agit de lutter contre les Anglais et surtout contre les Espagnols qui sévissent sur la presqu'île de Rhuys et dans le golfe du Morbihan¹⁹. Si les feudataires ne suffisent pas, on fait appel aux gens de mer, qu'ils soient maîtres de navires, marins et autres sujets « fréquentants la mer et residens esdites costes ». Ils doivent s'armer pour résister aux entreprises ennemis et « donner et avitailler leurs navires et faire la guerre a la mer et a la terre²⁰ ». On leur demande de « se mettre et tenir en point armés et ambastonnez chacun selon sa faculté ». On les encourage aussi en les dispensant d'impôts ou en leur promettant une part du butin pris sur les ennemis. Mais en cas de désobéissance, des sanctions sont prévues, ce qui montre la mauvaise volonté à répondre à ces appels. Signe d'une montée des périls, les mesures

de surveillance se multiplient, s'ajoutant ainsi aux prérogatives ducales de la mobilisation « contre les ennemys du duc²¹ ». Les villes littorales, comme les villes frontalières d'ailleurs, disposent d'un réseau de messagers chargés de donner des renseignements sur l'avancée et le nombre des adversaires²². Mais le dispositif le plus étendu consiste en l'application d'un guet côtier qui touche surtout les roturiers, mobilisés à la fois pour prévenir un risque de descente étrangère et se tenir prêts à résister²³. Ainsi, en 1477, « pour ce que pour le bien et sceürté de notre pays et duché, et obvier aux entreprises que noz ennemys et adversaires y pourroint et voudront par marceaige et force de navires dont ilz pourroint faire descense en notre pays, soit besoygn faire garder et donner provision de deffense sur les costes de la mer de notredit pays ». On donne l'ordre aux habitants de « se mectre et tenir en estat et appareill de deffense pour resister ausdites entreprises²⁴ ». Les seigneurs locaux reçoivent parfois des pouvoirs étendus, comme le sire de Rays, autorisé à contraindre ses sujets à faire le guet parce que ses châteaux sont situés au bord de la mer et « en peril et avenement des ennemis²⁵ ». Le système reste cependant rudimentaire puisqu'il s'agit d'« allumer et tenir les feuz et fumees es lieux plus eminens et accoustumés en tel cas, avecques quand le cas le requerrra de sonner les cloches et campannes des eglises, faire les cris et autres signes, enseignes²⁶ ». De plus, ces dispositions, loin de répondre aux attentes des habitants, sont considérées comme une véritable contrainte pour les populations, mais elles permettent au pouvoir ducal de renforcer son contrôle du littoral. Indissociables de ces mesures de surveillance, les fortifications deviennent, dès le règne de Jean IV, une véritable priorité.

Fortification et militarisation du littoral : des efforts inégaux

- 6 La menace en provenance de la mer est prise très au sérieux comme semble l'indiquer l'enluminure ci-dessous. Il s'agit, non pas d'une carte de la Bretagne, mais plutôt d'une représentation symbolique construite à partir d'éléments forts : la mer, un littoral accidenté et des châteaux qui semblent faire partie intégrante du paysage. Cette vision est pourtant excessive. Certes les Montfort s'attachent à renforcer la présence militaire sur le littoral, mais seulement sur quelques tronçons (carte 2)²⁷.

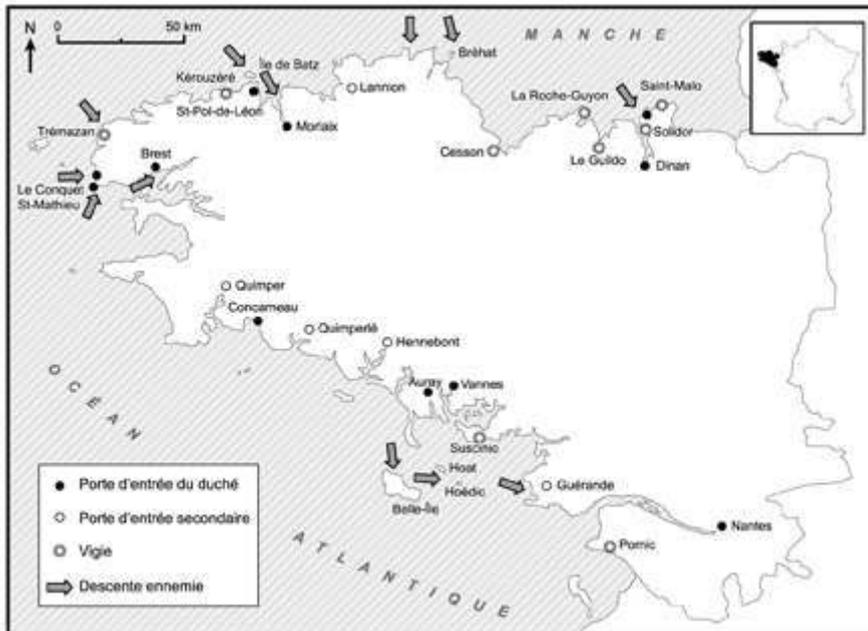
« Une représentation de la Bretagne littorale »



(Pierre Le Baud, *Le Bréviaire des Bretons*, Paris, BNF, ms fr. 25211, f° 18 v°, dans Michel Mauger, *Bretagne chatoyante*, Rennes, Apogée, 2002, p. 60)

- 7 Dès la fin du XIV^e siècle, en effet, on construit des tours ou des châteaux destinés à jouer le rôle de vigie, de surveillance, comme la tour Solidor près de Saint-Malo et celle de Cesson près de Saint-Brieuc ou le château de Trémazan²⁸. Surtout, les autorités affirment leur volonté de verrouiller le duché par des efforts importants qui se concentrent sur des sites clés, considérés comme les portes d'entrée de l'armée anglaise par lesquelles des flottes anglaises ont déjà débarqué ou sont susceptibles d'effectuer une descente. Ces places sont renforcées par des garnisons et des travaux de fortification. Brest, aux mains des Anglais depuis la guerre de succession, est récupérée par le duc en 1397 et fait l'objet d'importants travaux pour son entretien. Un château entièrement neuf est bâti à Vannes (château de l'Hermine) et celui de Nantes est agrandi. En 1419-1421, le duc, un moment retenu prisonnier par Marguerite de Clisson, fait prendre et démanteler plusieurs forteresses en Penthièvre et en Trégor, Guingamp et Châteaulin-sur-Trieux, en particulier, les places de la Roche-Derrien et de Tonquédec ayant déjà été détruites par Jean IV. La place forte de Morlaix, confiée à l'amiral de Bretagne, assure désormais la défense de cette partie de la côte et s'affirme comme un verrou essentiel du duché²⁹. On peut aussi repérer des portes de seconde ligne, plus en retrait du littoral. On observe ainsi la constitution de cordons fortifiés, cumulant à la fois « vigies » et places fortes : la région de Saint-Malo surtout en raison de sa position frontalière avec le Mont-Saint-Michel, le « triangle » Saint-Pol-Kerouzéré-Morlaix, celui constitué par Le Conquet-Saint-Mathieu-Trémazan-Brest, ainsi que le golfe du Morbihan. Parmi les villes du littoral, Dol et Tréguier échappent à une présence militaire ducale puisque ces cités ne relèvent que de leurs évêques. Les châteaux construits sans autorisation sont systématiquement détruits, la défense étant une responsabilité assumée par les autorités publiques³⁰. Le maillage féodal perd donc de son utilité et certaines places, comme Châteaulin, sont peu à peu délaissées, même si des ouvrages modestes ont sans doute été entretenus pour assurer un minimum de protection³¹. Mais le dispositif d'ensemble est bien incomplet et des secteurs entiers sont laissés à la merci d'une descente³².

Carte 2 – Les places fortes littorales en Bretagne pour se protéger des descentes ennemis



- 8 Dans la seconde moitié du xv^e siècle, face aux défis du canon, les efforts se concentrent encore plus. Une véritable prise de conscience a lieu en 1462, avec la menace d'une descente anglaise sur tout le littoral atlantique (carte 1). Les autorités font inspecter les forteresses côtières et un mandement ordonne des mesures de défense dans les châtellenies de Quimperlé, Fouesnant, Rosporden, Concarneau, « pour resister aux Angloys qui sont sur la mer³³ ». Des mandements sont envoyés aux nobles possédant des châteaux et forteresses pour les faire réparer et fortifier « pour ce que par temps d'ostilité les ennemis se y pourroient venir et loger et asubgetir autres places voisines d'icelles³⁴ ». Il est demandé au sénéchal de Tréguier d'inspecter une place nommée Coëtfrec appartenant au seigneur de Kerimel, laquelle est « indigente de reparacion », pour juger s'il est valable de la conserver ; dans le cas contraire, elle doit être détruite. Le seigneur de Coëtivy et Péan Gaudin doivent se charger de l'enceinte de Quimper, réputée alors médiocre, puis sont envoyés à Concarneau et à Hennebont pour remplir la même mission³⁵. Mais le coût est lourd pour les habitants et les réparations sont souvent réalisées à la hâte, sous la contrainte. Ainsi le capitaine d'Auray oblige tous les habitants au guet et garde « d'icelle place a servir de beche, a faire rediffier lesdits domes et fossez et mesmes a porter et garnir de pierres les murailles et porteaulx de ladite place³⁶ ». Il faut entretenir ou réparer, approvisionner la place et payer la solde des garnisons. Pour renforcer la défense de la forteresse de Brest, il faut « contraindre partye des subgitz en habillement de guerre par la garde, tuycion et deffense de ladite forteresse avecques prendre en la coste de Leon blez, vins, farines et autres vivres pour la provision de ladite forteresse³⁷ ». Des impôts sont levés pour payer la solde des hommes d'armes comme à Concarneau, le 21 mars 1477, avec l'ordre d'y placer 40 francs-archers pour garder la ville³⁸. L'artillerie est insuffisante et la plupart du temps, le renforcement d'une place se fait au détriment d'une autre. On retrouve finalement le même dispositif et les mêmes difficultés que pour les villes frontalières, où se portent les efforts à partir de 1468, le danger venant alors surtout de la France.

- 9 La surveillance et la défense des côtes ont pu renforcer l'idée d'une frontière maritime contre la menace ennemie, mais cette idée reste embryonnaire au XV^e siècle. Le dispositif, bien que très incomplet, est subi comme une lourde contrainte par les habitants. Toutefois, les rivages ne sont pas vécus seulement comme des lieux de conflit. La Bretagne n'est pas coupée du monde, les échanges augmentent à la fin du Moyen Âge et les ducs comprennent l'intérêt de faire venir l'étranger. Pour cela, il faut leur assurer des conditions de sécurité.

Accueillir et protéger l'étranger : les efforts pour mettre en place une véritable politique maritime

- 10 La Bretagne a profité du développement des échanges maritimes dès le XIV^e siècle. Le duché compte alors de nombreux ports qui sont autant de lieux d'escale, d'échanges, de transactions, et dont les infrastructures, même si elles restent rudimentaires pour la plupart, se multiplient (carte 3). Même au plus fort des conflits, les ducs de la dynastie Montfort cherchent à « atroire tous bons marchans a venir et frequanter marchandamment en noz païs » en raison des « grans profilctz que nous et tout le bien publique de nostre païs povaons avoir³⁹ ». Pourtant, l'insécurité ne disparaît pas et les marchands sont à la merci du climat politique. Il s'agit donc de protéger leur venue par un cadre diplomatique et judiciaire adapté. La question de l'existence d'un véritable statut juridique de l'étranger sur le littoral se pose alors.

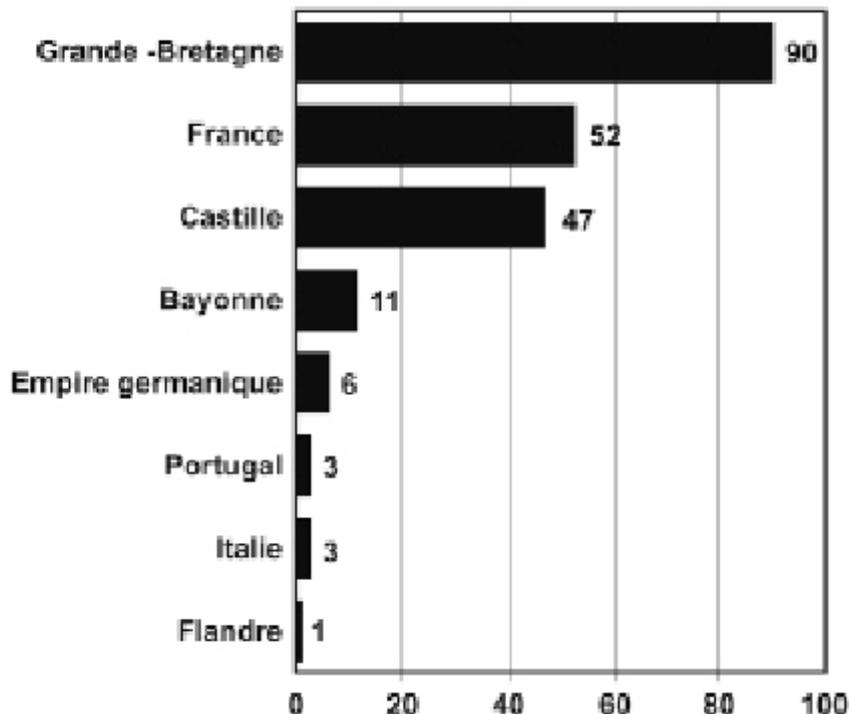
Carte 3 – Ports et abris en Bretagne



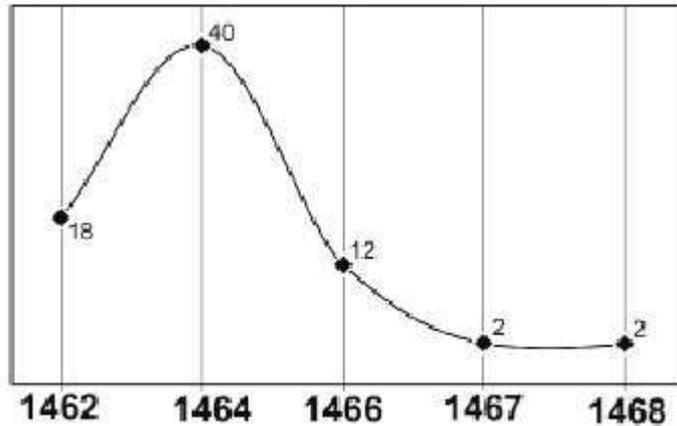
Sauf-conduits et entrecours de marchandise : un arsenal diplomatique pour accueillir et protéger l'étranger

- 11 Pour obtenir une protection particulière des autorités bretonnes, les marchands peuvent se munir de congés ou de sauf-conduits, c'est-à-dire des sauvegardes individuelles, afin de faciliter leurs déplacements et assurer leur sécurité⁴⁰. Les Bretons qui affrètent des bateaux étrangers ou qui se rendent hors du duché en ont également besoin et en sollicitent auprès des autorités ducales ou du pays de la destination prévue⁴¹. Ils sont délivrés par les services ducaux, notamment par la chancellerie, puis transcrits sur des registres avec les noms du bénéficiaire, son origine, le tonnage du navire. La protection s'étend à tout l'équipage, aux serviteurs et marins dont on donne le nombre approximatif. Les titulaires obtiennent parfois une dérogation aux représailles menées contre leurs compatriotes. Les Anglais en sont les principaux bénéficiaires, surtout durant la décennie 1460, pour laquelle sont conservés cinq registres de chancellerie, en 1462, 1464, 1466, 1467 et 1468 (graphiques 1-2). La diminution des sauf-conduits à partir de 1466 s'explique en grande partie par la fin des tensions et un rapprochement anglo-breton.

Graphique 1 – Sauf-conduits accordés par le duc de Bretagne en 1462, 1464, 1466, 1467 et 1468



Graphique 2 – Évolution du nombre de sauf-conduits accordés aux Anglais de 1462 à 1468



- 12 Ces autorisations personnelles sont en théorie dispensées par les traités, censés apporter de meilleures garanties de sécurité pour les échanges. La plupart des textes internationaux sont aussi des « entrecours de marchandises » et contiennent des clauses commerciales. Il s'agit d'abord d'assurer la protection aux marchands étrangers en Bretagne et aux marins bretons à l'étranger selon la règle de réciprocité. Ainsi un mandement précise que des sauf-conduits seront donnés aux marchands de la Hanse d'Allemagne si la Hanse en accorde aux Bretons⁴². Les alliances signées entre le duché et les autres puissances témoignent aussi des efforts ducaux pour amortir les conséquences commerciales d'une guerre et pour maintenir l'attractivité du duché⁴³. Par conséquent, les autorités ducales s'engagent à assurer la sécurité des marchands contre toute attaque des Bretons⁴⁴. Si des prises de mer sont occasionnées, la trêve ne doit pas être rompue et les malfaiteurs doivent être poursuivis⁴⁵. Les traités signés précisent le statut des individus et les conditions de la présence étrangère, avec des clauses accordant une liberté de circulation et le transport des marchandises lors du voyage aller et retour, ainsi que durant le séjour. La protection s'étend aux biens qui, s'ils sont pris par des pirates et amenés dans un port breton, ne doivent pas être revendus. C'est aussi une garantie contre les représailles, puisqu'ils interdisent généralement toute délivrance de lettres de marque ou de contremarque, en prévoyant que seuls les délinquants pourraient être recherchés pour leurs méfaits⁴⁶.
- 13 Les ducs de Bretagne mènent une politique diplomatique active au xv^e siècle, surtout avec la Castille et l'Angleterre. Les accords préférentiels avec la première bénéficient de la présence de la colonie espagnole de Nantes, puisque c'est avec elle que se mènent les négociations qui vont conduire au premier texte important, signé le 20 avril 1430⁴⁷. L'accord est renouvelé pour quinze ans le 1^{er} septembre 1435⁴⁸. Le 16 juin 1452, une lettre de Pierre II (1450-1457) proroge pour dix ans les effets de ces deux traités, reconduits en 1456 et en 1462⁴⁹. Motivées par la concurrence avec la France et un regain de la piraterie, les relations s'intensifient entre 1466 et 1468, aboutissant à des alliances le 28 novembre 1466, le 24 juillet 1467 puis les 16 et 20 février 1468⁵⁰. Le 4 août 1473, une procuration est donnée à Pons de Rivière et Regnaud Godelin pour négocier un nouveau traité d'alliance avec Ferdinand VI, conclu le 8 août⁵¹. Conséquence de la rupture avec la France, le rapprochement anglo-breton s'est quant à lui renforcé entre 1466 et 1468 dans le cadre de la guerre du Bien Public sous l'influence du trésorier Pierre Landais. Les premiers contacts ont lieu en janvier 1466 et se soldent par un traité de non-agression, complété

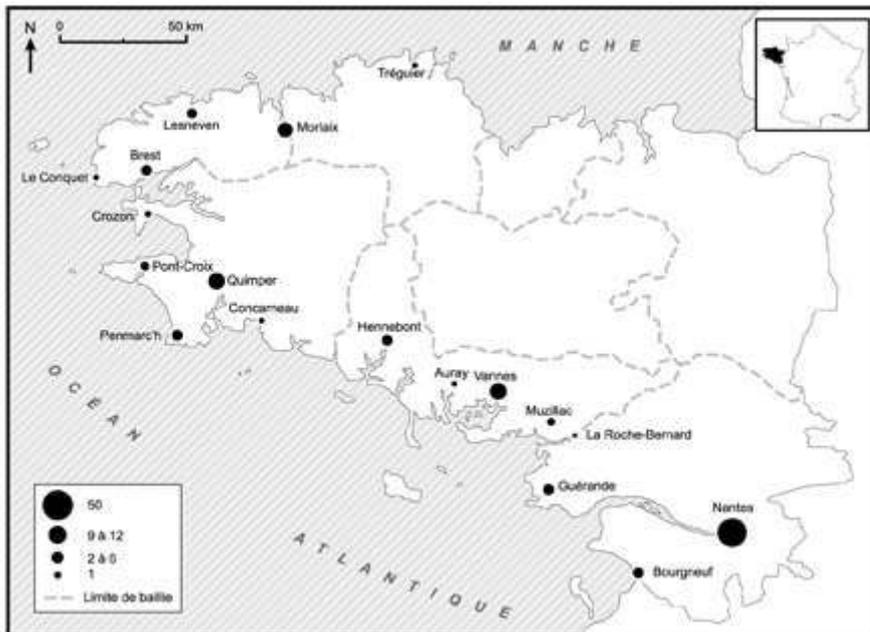
par un traité de commerce et une sauvegarde générale. Les pourparlers se poursuivent et aboutissent le 3 avril 1468⁵². Le texte permet ainsi aux marchands anglais d'entrer, d'accoster ou d'ancrer dans les ports sans congé et, « a leur venue es portz et havrez dudit pays et duché de Bretagne, pourront faire licitement lier leurs neffz esdits portz et havrez par la maniere que feront les Bretons, sans encourir pour ce en aucune forfaiture ou amande⁵³ ».

- 14 Les ducs se montrent également attachés à la venue des Hanséates qui reçoivent un sauf-conduit d'un an le 21 avril 1479⁵⁴. Des contacts durables s'établissent aussi avec le Portugal. Les relations sont surtout motivées par la situation de pénurie alimentaire dont souffre ce royaume et les autorités portugaises sollicitent des importations de produits agricoles par l'offre de sauvegardes et l'envoi d'ambassadeurs. Le premier accord daterait de 1412 puis, en 1436, des missions tentent d'établir des relations plus étroites⁵⁵. En 1452, Alphonse V octroie aux Bretons une charte d'alliance et de sauf-conduit valable pour six ans, suivie par une ambassade portugaise entre 1453 et 1456. Mais deux années conflictuelles suivent, de 1457 à 1459⁵⁶. François II envoie à son tour une ambassade qui aboutit à la paix le 4 juillet 1459, renouvelée en 1469, 1471 et 1476⁵⁷. On peut se demander si ces efforts sont couronnés d'un véritable succès. Après 1440, le nombre de sauf-conduits accordés à des Bretons augmente, les Portugais en disposant également de leur côté pour venir dans le duché⁵⁸. Porto, par exemple, regroupe à cette époque une forte communauté de gens de mer que leurs activités amènent à prendre la route de l'Atlantique, et la Bretagne est citée comme l'une des destinations de leurs navires⁵⁹. Pourtant, les registres du règne de François II ne mentionnent que trois sauf-conduits accordés à des Portugais. Leur présence attestée est faible, preuve peut-être que les traités ne suffisent pas à faire venir les marchands⁶⁰. Les relations durables ont besoin de l'impulsion d'une colonie, à l'instar de celle des Espagnols de Nantes, ou tout au moins de l'existence de réseaux commerciaux qui se sont développés, par exemple, avec l'Angleterre. Ce sont d'ailleurs avec ces deux royaumes que les alliances dépassent les clauses du simple entrecours de marchandises par des privilèges étendus.

L'octroi d'avantages fiscaux et de droits judiciaires

- 15 L'étranger voyageant sous sauf-conduit ou sauvegarde se trouve théoriquement sous protection ducale. Il en va de la responsabilité du duc de lui accorder réparation en cas d'atteinte à sa sûreté, attaque, naufrage ou saisie de ses biens. Généralement un mandement est envoyé à des juges ou à des officiers du lieu où s'est produit le litige, ou bien ce sont des officiers ducaux qui sont chargés de faire une enquête (carte 4).

Carte 4 – Procédures judiciaires mentionnant des étrangers sur le littoral breton



- 16 Il leur est demandé de délivrer les biens, de les mettre sous la main du duc, d'arrêter et d'interroger les délinquants et, en cas de refus, de les présenter devant le conseil ducal. De plus, il est interdit de s'en prendre aux marchands qui peuvent retourner dans leur pays s'ils le souhaitent. Les marchandises volées sont énumérées, des témoins sont interrogés⁶¹. Des gens de mer de toutes nationalités font ainsi appel à la justice ducal, qu'ils soient Portugais, Allemands, Anglais, avec une forte domination des Espagnols, sans doute les plus avantagés en la matière. En effet, les traités de 1430 et 1435 définissent le cadre juridique des relations commerciales par la mise en place de trois juges communs aux habitants des deux nations. Ils sont chargés de régler leurs contentieux, à Nantes, à Rennes et en Espagne⁶². Il est surtout institué un « conservateur de l'alliance » à la cour de Rennes et, à Nantes, un « consul, procureur et boursier d'Espagne », comme celui qui existe déjà à La Rochelle, afin de protéger « les droiz, franchises et libertez desdits marchans et autres subgiz dudit roy » de Castille auprès du duc. Pour la défense des intérêts de ses compatriotes, il perçoit, à leur charge, un devoir de bourse. Cette institution est chargée de veiller à la cohésion de leur groupe et à la conservation de leurs privilèges collectifs, tout en les représentant devant des pouvoirs publics locaux⁶³. Les Espagnols obtiennent aussi des avantages fiscaux importants⁶⁴. Ils sont ainsi exemptés du devoir de quarantième et des nouvelles taxes qui pourraient être levées. Le duc leur accorde en outre un adoucissement au droit de bris puisqu'en cas de naufrage, les marchands peuvent désormais récupérer 5/6^e de leurs biens. Le traité de 1468 entre la Bretagne et l'Angleterre revient aussi sur ce droit de bris en précisant que les marchands anglais pourront garder leurs biens après dédommagement aux sauveteurs si « en icelle nef ou vaisseau demouroit homme, femme, enfent, chien, chat ou coq vivant⁶⁵ ».
- 17 Les autorités ducal interviennent donc dans la vie économique pour tenter d'instaurer un climat favorable à la venue des étrangers par l'octroi de privilèges fiscaux, commerciaux, personnels ou collectifs. Cependant, derrière la volonté de leur accorder des facilités d'accès au duché se cache aussi le désir ambivalent de réglementer leur

présence et de taxer les activités commerciales. Bien évidemment, l'accueil n'est pas désintéressé.

Revers et limites d'une protection véritable

- 18 Le duc tire un certain profit de la situation conflictuelle pour accentuer la centralisation administrative. En effet, les marchands s'inscrivent dans un cadre très réglementé et, même s'ils sont en théorie protégés par des sauvegardes collectives, ils doivent individuellement obtenir des permissions supplémentaires. Les autorisations diverses constituent une manière d'assurer un certain contrôle de l'étranger et surtout de l'identifier comme tel.

Un étranger sous contrôle

- 19 Les marchands étrangers inspirent une certaine méfiance aux autorités, soucieuses de la défense du duché, surtout en période de guerre. L'attitude du pouvoir est donc ambivalente puisque tout en leur accordant des droits, il leur impose des restrictions. La venue est en général soumise à autorisation préalable et le délai de protection, entre 6 mois et un an, est souvent trop court, ce qui oblige les marchands à demander une prolongation. Les sauf-conduits posent également problème en cas de cosmopolitisme des équipages. Qui est vraiment protégé et que faire des marchandises d'une autre origine que celles qui figurent sur l'autorisation ? On voit aussi que l'étranger reste associé à une menace. Les détenteurs des sûretés sont tenus à une bonne conduite et il est stipulé qu'ils « ne pourchacent chose prejudiciable au duc, a ses païs, ne subgitz⁶⁶ ». Il est interdit de vendre les biens volés, de commettre des actes de fraude⁶⁷. Le transport et le port des armes sont strictement réglementés. Les armes blanches, les armures et « harnais » ou l'artillerie sont autorisés uniquement pour « la garde et saulvement de leurs corps et biens » ou pour la défense des navires mais à condition de rester à bord ou à l'hôtel où descendent les étrangers⁶⁸. En 1440, il s'agit de prévenir les dommages commis par les Anglais. Chaque maître de navire doit constituer une caution avant de partir et, en cas de rupture de trêve, une réparation peut être exigée sur les cautions et sur leurs biens. Ils doivent pouvoir préciser, en cas de contrôle, à qui appartient la marchandise transportée, s'exposant à la saisie si elle est la propriété ennemie⁶⁹. En outre, si les alliances et sauf-conduits accordent aux voyageurs la liberté de circuler, les villes closes sont toujours soumises à un régime à part. L'entrecours de 1468 entre la Bretagne et l'Angleterre montre bien le paradoxe. Les marchands étrangers peuvent y entrer sans demander congé, mais il est indiqué ensuite qu'ils doivent demander un congé à l'entrée de la ville la première fois et à chaque venue. Leur arrivée doit être validée par un garde et, en cas d'absence, notifiée aux capitaines et officiers de la ville par leurs hôtes dans les deux heures⁷⁰. Durant ce délai, ils ont le droit de circuler dans la ville mais non de la quitter ou de faire sortir aucune marchandise⁷¹. Enfin et surtout, les dispositions contenues dans les sauvegardes sont vagues et sans garanties d'application. Les violences ne cessent pas, comme le montrent les récurrences des plaintes. Il est souvent impossible de retrouver les coupables, ce qui conduit parfois les marchands à se faire justice eux-mêmes en demandant des lettres de marque auprès des autorités.

Un étranger fortement taxé

- 20 L'excès de fiscalité a pu nuire finalement à la venue des étrangers. En effet, les traités stipulent qu'ils doivent s'acquitter des taxes qui ont cours dans le pays, dont le poids s'alourdit tout au long du xv^e siècle⁷². En temps de guerre surtout, elles s'ajoutent aux sauf-conduits qui apparaissent comme une source de revenu de premier ordre pour le pouvoir, qui tire ainsi profit de l'insécurité et de la piraterie. Entre 1403 et 1407, en Bretagne mais aussi en Angleterre, ainsi qu'entre 1449 et 1464, les autorisations sont délivrées aux marchands prisonniers afin qu'ils puissent récupérer l'argent de leur rançon⁷³. Plus qu'une simple précaution, les sauf-conduits apparaissent comme une obligation juridique pour éviter la saisie en cas de contrôle, surtout avec la reprise de l'insécurité entre Bretons et Anglais après la rupture de la trêve de Tours en 1449, suivie par la reconquête de la Normandie et de la Guyenne. Le prix élevé explique sans doute le développement de la fraude. Ainsi, la découverte de sauf-conduits en blanc donne lieu à un procès qui éclabousse la chancellerie bretonne en 1463⁷⁴. Le droit de bris confisqué progressivement par le pouvoir ducal marque aussi le statut de l'étranger du point de vue maritime. Cette centralisation profite aux marchands dans une certaine mesure car ce droit est mieux réglementé et fait partie des discussions lors des traités. Mais le duc ne l'abandonne jamais complètement puisque, même dans le traité de 1430, il est prévu que les Espagnols doivent se munir de chartes-parties et de brefs pour récupérer les 5/6^e de leurs biens. Pour les autres nations, si un équipage fait escale dans un port sans s'en acquitter, « lesdits vexueux et marchandises seront acquis a mondit seigneur le duc⁷⁵ ». Le droit coutumier en atténue la rigueur également. Un équipage qui n'a pas prévu de s'arrêter en Bretagne ou qui ne s'est pas muni de bref à Bordeaux ou à La Rochelle dispose d'un délai de trois marées pour s'en acquitter. Il s'agit en même temps d'une manière d'identifier l'étranger qui doit se présenter au receveur des brefs (carte 3). Les brefs constituent surtout une véritable contrainte, une taxe de navigation supplémentaire, qui s'ajoute aux autres et en particulier aux sauf-conduits avec lesquels ils font double emploi. Les revenus sont importants. En 1483, la ferme générale des brefs est adjugée sur la base de 5 000 livres annuelles, soit presque le tiers de la valeur de toutes les finances ordinaires⁷⁶. Pour y échapper, certains marchands préfèrent mouiller à l'extérieur des ports, mais en cas d'échouage, de naufrage ou de simple contrôle, les navires qui ne peuvent fournir brefs ou sauf-conduits s'exposent à la saisie.
- 21 Les procès qui évoquent les affaires de saisie montrent bien l'enjeu financier des biens de l'étranger, soumis à toutes les convoitises, tant des populations que des autorités. La limite est en particulier très floue entre le pillage et le sauvetage dont les dispositions sont précisées dans le droit coutumier. On prévoit en effet une indemnisation au sauveteur pour l'inciter à ne pas garder les biens récupérés, en principe le tiers des marchandises sauvées ou une récompense équivalente, mais après récupération par les officiers et le partage pour déterminer la part qui revient pour le salaire des commissaires, la part du duc et la part de l'étranger éventuellement⁷⁷. Mais dans tous les cas, l'étranger se retrouve lésé. Que reste-t-il en effet après distribution ? La promesse d'une indemnisation ne constitue en aucune manière une garantie pour retrouver ses biens, comme en témoigne la mésaventure survenue à l'Espagnol Loppez de Saint-Victor après son naufrage à l'île de Sein, le 26 décembre 1476⁷⁸. La saisie apparaît en fait souvent comme une décision arbitraire et un moyen de protéger les prérogatives ducales, le droit de bris, tout en renforçant le contrôle sur la population locale. Il faut par ailleurs compter

avec le zèle et la mauvaise foi des officiers locaux. L'étranger est aussi victime des représailles et des renversements d'alliance. Le duc est en fait obligé de ménager à la fois les intérêts des étrangers et des Bretons, mais il doit aussi composer avec les intérêts antagonistes des nations en guerre entre elles. La position de l'étranger reste donc précaire.

-
- 22 En fonction de l'origine, du contexte, des alliances, l'étranger est tour à tour repoussé, accueilli, contrôlé. Les dispositifs mis en œuvre pour se protéger des ennemis sont réalisés au prix d'efforts considérables, mais le plus souvent mal supportés par les habitants. Le duché n'a pas les moyens de ses ambitions et on ne peut pas parler de véritable « frontière de mer » avant le XVI^e siècle. L'étranger sur le littoral apparaît aussi comme une source de revenu très rentable, tant pour les populations que pour le pouvoir. Les autorités ont cherché à profiter au mieux de cette rentrée fiscale, ce qui les conduit à définir un authentique statut maritime de l'étranger par les droits judiciaires, le droit de bris et les sauf-conduits. Le conseil ducal et la chancellerie surtout sont les grands gagnants de cette évolution. L'étranger a aussi permis de renforcer la présence des autorités sur les littoraux. Pourtant, la protection est souvent accordée au cas par cas et elle est toujours aléatoire car soumise à un contexte de forte insécurité. Les voies de recours, restitutions ou compensations, sont souvent illusoire ou sans effet en raison de la mauvaise volonté des officiers ou à cause de la durée des enquêtes, qui traînent suffisamment pour que les biens ne soient pas retrouvés. Les excès de fiscalité et de contrôle ont pu aussi se retourner contre les autorités en encourageant des actes de solidarité entre Bretons et étrangers⁷⁹. Mais les marchands sont tout de même attachés aux traités et aux privilèges accordés à leur nation et ils n'hésitent pas à en reprendre les clauses lors des litiges. Ainsi, en 1501, des marchands victimes d'une saisie jugée arbitraire à la suite d'un simple échouage recourent au traité de 1468 entre la Bretagne et l'Angleterre pour faire valoir leurs droits à récupérer leurs biens⁸⁰. Les sauvegardes, même imparfaites, ont donc constitué de véritables garanties pour sécuriser les échanges. Mais les efforts ducaux sous le règne de François II (1458-1488) sont annulés par la guerre avec la France. Défendre le duché contre l'invasion redevient une priorité mais le littoral n'est plus au cœur du dispositif

NOTES DE FIN

1. Bouchart évoque les Normands qui « tenoient la mer », BOUCHART, Alain, *Les Grandes chroniques de Bretagne*, éd. par AUGER, Marie-Louise, et JEANNEAU, Gustave, sous la direction de GUENÉE, Bernard, Paris, CNRS, 1986-1997, t. I, p. 240, 291, 323. Le Baud parle quant à lui de la « pollution des peans », LE BAUD, Pierre, *Histoire de Bretagne*, seconde version de l'œuvre, composée en 1505 et dédiée à Anne de Bretagne, éd. C. d'Hozier, Paris, Gervais Alliot, 1638 p. 113, 114.

2. En 1462, en particulier, le duc appelle à résister « aux entreprises desdits Angloys, noz ennemis, qui cothidiennement tendent et s'efforcent grever et dommaiger nous et nozdits païs », VENNEUGUÈS, Laurent, *Les Activités de la chancellerie du duché de Bretagne en 1462 : Transcription et étude du registre B 2 des lettres scellées*, Mémoire de maîtrise dactyl., Brest, 1988, n° 582. En 1473, les Bretons sont victimes d'attaques de toutes parts. Les nationalités sont très variées : les Anglais, surtout de la côte sud, de Fowey, de Dartmouth, mais aussi les Espagnols et Portugais ou encore les Danois, Flamands, Brémais et « Austrelins » (des possessions du duc de Bourgogne), QUERO, Dominique, *Transcription et étude du registre des lettres scellées par la chancellerie bretonne en 1473*, Mémoire de maîtrise dactyl., Brest, 1988, n° 521, 711, 502.
3. BOUCHART, *Les Grandes chroniques...*, op. cit., p. 84, 92, 97, 121, etc. ; LE BAUD, *Histoire de Bretagne*, op. cit., p. 6, 65, 67, 92.
4. MOAL, Laurence, *L'Étranger en Bretagne au Moyen Âge. Présence, attitudes, perceptions*, Rennes, PUR, 2008.
5. Voir la descente des Anglais dans une enquête ordonnée le 16 septembre 1462 pour estimer les dommages subis par les habitants de Concarneau lors d'une attaque anglaise, LEJEUNE, Anne, *Le Conseil ducal de Bretagne au début du principat de François II (1459-1463). Étude institutionnelle et édition complète du registre des procès-verbaux du conseil (31 mars 1459-6 avril 1463)*, Thèse pour le diplôme d'archiviste-paléographe, 1989, n° 425. De même, voir le « rabat fait tant à l'occasion des differens qui ont esté durant leur dite ferme que de la descense de certains Angloys de guerre descenduz es parties de France et en l'evesché de Saint-Malo, que mesmes a l'occasion de certains arrestz et empeschements faiz aux marchans d'Espagne et sur leurs marchandises », BIHAN, Yvon, *Transcription et étude du registre des lettres scellées par la chancellerie bretonne en 1477*, Mémoire de maîtrise dactyl., Brest, 1991, n° 1012.
6. BERTHEMET, Claire, *Transcription et étude du registre B 4 des lettres scellées à la chancellerie bretonne en 1466*, Mémoire de maîtrise dactyl., Brest, 1991, n° 265.
7. En 1462, les Anglais détruisent les environs du Conquet et de Saint-Renan et sont également responsables d'incendies à l'Abbaye-près-Dol, VENNEUGUÈS, Laurent, *Les Activités...*, op. cit., n° 795-796, 25 septembre 1462 ; BERTHEMET, Claire, *Transcription...*, op. cit., n° 199, 15 mars 1466.
8. Le 15 novembre 1487, un mandement ducal somme des Flamands de libérer des Bretons capturés dans le golfe du Morbihan, PARROT, Ingrid, *Transcription du registre B 11 des lettres scellées à la chancellerie de Bretagne en 1487-1488*, Mémoire de maîtrise dactyl., Brest, 1999, n° 191 ; Archives municipales de Rennes, CC 65, 26 août 1485.
9. En 1472, François II fait armer une grande nef pour se protéger d'une descente des Écossais, Archives départementales de Loire-Atlantique (désormais, Arch. dép. de Loire-Atlantique), E 100, n° 4, 17 avril 1472.
10. MORICE, Pierre-Hyacinthe, *Mémoires pour servir de preuves à l'histoire ecclésiastique et civile de Bretagne*, Paris, 1742-1746, t. III, col. 535.
11. KERHERVÉ, Jean, *L'État breton aux 14^e et 15^e siècles. Les ducs, l'argent, les hommes*, Paris, Maloine, 1987, t. I, p. 336-337 ; PLANIOL, Marcel, *Histoire des institutions de la Bretagne*, nlle éd. par BRÉJON de LAVERGNÉE, Mayenne, 1981-1982, t. IV, p. 57-58.
12. JONES, Michaël, *Recueil des actes de Jean IV, duc de Bretagne*, Paris, Libr. C. Klincksieck, 1980-1983, n° 201, 365.
13. Voir notamment les convois contre les ennemis anglais, Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 127 n° 17-20.

14. En 1462, la 1^{re} flotte comprend 500 combattants (15 septembre-15 novembre), la 2^e 400 (1^{er} février-1^{er} avril), et la 3^e 300 (1^{er} avril-1^{er} juin), VENNEUGUÈS, Laurent, *Les activités...*, op. cit., n° 704.
15. CORCUFF, Maire-Andrée, *Les Activités de la chancellerie du duché de Bretagne, d'après les registres des lettres scellées en chancellerie en 1486-1487*, Position des thèses de l'École Nationale des Chartes, 1987, n° 754.
16. Il arrive en effet que des marchands paient le devoir mais ne sont pas convoyés et sont pillés par des Anglais, VENNEUGUÈS, Laurent, *Les Activités*, op. cit., n° 131.
17. KERHERVÉ, Jean, *L'État breton...*, op. cit., p. 681-686.
18. CASSARD, Jean-Christophe, « Frontière de mer et marine ducale : l'exemple breton, fin du XV^e et début du XVI^e siècle », *Actes du Congrès des Sociétés savantes tenu à Nantes*, Paris, 2001, p. 37.
19. BERTHEMET, Claire, *Transcription...*, op. cit., n° 940, 16^e novembre 1466.
20. KERMARREC, Marion, *Transcription et étude des registres des lettres scellées à la chancellerie de Bretagne en 1468*, Mémoire de maîtrise dactyl., Brest, 1991, n° 584, 4 juillet 1468, n° 681-683. Voir aussi BIHAN, Yvon, *Transcription...*, op. cit., n° 540, 27 mai 1477.
21. KERMARREC, Marion, *Transcription...*, op. cit., n° 680.
22. WAQUET, Henri, « Extrait des comptes des miseurs de Quimper de 1478 à 1482 », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. LV, 1928, p. 87.
23. Il arrive que les nobles y soient contraints également quand le danger est amplifié, KERMARREC, Marion, *Transcription...*, op. cit., n° 650, n° 675.
24. BIHAN, Yvon, *Transcription...*, op. cit., n° 540. De même, dans l'évêché de Vannes, en 1468, les sujets « tant gens de mer que autres du commun estat, pour les conduire, adrezer et gouverner par luy et ses commis, tant a la resistance des descentes des ennemis à la coste de la mer, que autrement, aussi pour faire guerre contre lesdits ennemis, par mer et par terre, et pour le guet et garde des costes et rives de la mer », KERMARREC, Marion, *Transcription...*, op. cit., n° 654, 21 juillet 1468.
25. BLANCHARD, René, *Lettres et mandements de Jean V, duc de Bretagne*, Société des Bibliophiles bretons, vol. IV-VIII, Nantes, 1889-1895, n° 1047.
26. MORICE, *Mémoires*, op. cit., t. III, col. 431-432. De même en 1477, il est ordonné de « faire continuelement guetz et gardes dedites costes, et a la foiz qu'ilz y verront mareer et venir gens d'entreprise et malveillans pour y faire descense, faire feuz, fumees de son de canpanes, et autres signes pour mouvoir et advertir noz autres subgictz et y aller faire resistance », BIHAN, Yvon, *Transcription...*, op. cit., n° 540.
27. Je tiens à remercier Patrick KERNÉVEZ pour ses informations qui m'ont aidée à réaliser cette carte.
28. RUSSON, Marc, « Trémazan et la mer au XV^e siècle », *Le Trémazan des Du Chastel : du château fort à la ruine*, Actes du colloque de Brest, 10, 11 et 12 juin 2004, sous la direction d'Yves Coativy, Association SOS Château de Trémazan, Brest-Landunvez, CRBC, 2006, p. 300.
29. KERNÉVEZ, Patrick, « Morlaix, bourg castral : du Mons Relaxus à la citadelle », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. LXXX, 2002, p. 5-52.
30. JONES, Michaël et R., « La défense des duchés de Bretagne et Normandie vers 1400 : contrastes et comparaison », dans *Le château médiéval et la guerre dans l'Europe du Nord-Ouest, mutations et adaptations*, sous la dir. d'A. SALAMAGNE et Régine LE JAN, *Revue du Nord*, n° 5, H.S., coll. « Art et archéologie », 1998, p. 103-122, p. 106-107.

31. Nicolas Faucherre émet ainsi, dans une récente communication encore non publiée, l'hypothèse de l'existence d'une église fortifiée à Penmarc'h : « The fortified churches of the sea ford after the Hundred Years War: A first state-controlled structuring for the defence of the French western coast. The cases of Brouage, La Rochelle, Pen Marc'h and Caen », International Conference on Sea Coast Fortification, Avero (Portugal), décembre 2008.
32. Une bulle du pape du 23 décembre 1460 évoque ainsi les habitants de Camaret, Crozon, Roscanvel qui se plaignent que des pirates ont pu attaquer ces ports car ils ne sont pas entourés de murailles, WAQUET, Henri, « Pêcheurs cornouaillais du XV^e siècle », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. XL, 1913. Voir aussi POCQUET DU HAUT-JUSSÉ, Barthélémy-Amédée, *Les papes et les ducs de Bretagne. Essai sur les rapports du Saint-Siège avec un État*, Paris, 1928, rééd. Spézet, Coop Breizh, 2000, p. 510-511.
33. VENNEUGUËS, Laurent, *Les Activités...*, *op. cit.*, n° 715.
34. *Ibid.*, n° 668, 7 août 1462.
35. Il est déclaré que les villes de Quimper et de Concarneau « sont situees et assises sur portz de mer dangereux si noz ennemis vouloient faire descente », mais la forteresse de Quimper est « presque desemparee » et celle de Concarneau « reste partie a parachever », VENNEUGUËS, Laurent, *Les Activités...*, *op. cit.*, n° 882.
36. KERMARREC, Marion, *Transcription...*, *op. cit.*, n° 690.
37. VENNEUGUËS, Laurent, *Les Activités...*, *op. cit.*, n° 708.
38. Pour les entretenir, il est demandé de « leur faire poier par les fabriqueurs et parroessiens des parroesses dont ilz seront a chacun d'eulx la soulde d'un moys a soixante soulz pour homme », BIHAN, Yvon, *Transcription...*, *op. cit.*, n° 300, 21 mars 1477.
39. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 125 n° 14-15, 21 septembre 1450.
40. BOITEUX, Louis-Augustin, *La Fortune de mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, SEVPEN, 1968, p. 25.
41. LAURIOT-PRÉVOST, Catherine, *La Guerre de course en Bretagne pendant la guerre de Cent Ans et jusqu'à la fin du XV^e siècle*, DES, Paris, 1966, p. 45.
42. BIHAN, Yvon, *Transcription...*, *op. cit.*, n° 416, 15 avril 1477.
43. TOUCHARD, Henri, *Le Commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, Belles Lettres, 1967, p. 106 ; KNOWLSON, George-Akenhead, *Jean V, duc de Bretagne et l'Angleterre, 1399-1442*, Cambridge/Rennes, 1964, p. 52.
44. Le traité signé entre la Bretagne et l'Angleterre le 27 octobre 1411 stipule ainsi que les Anglais pourront « seurement maroier, aller et venir par toute mer », BLANCHARD, René, *Lettres...*, *op. cit.*, n° 1125.
45. KERMARREC, Marion, *Transcription...*, *op. cit.*, n° 635.
46. Il est par exemple interdit de capturer les Allemands « pour quelconque lettre d'arrest ou de marque donnee ou a donner deparavant ces heures ne autrement en aucune maniere », Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 125, n° 14 ; BLANCHARD, René, *Lettres...*, *op. cit.*, n° 2202 ; REYDELLET, Chantal, « Un mandement inédit du duc Jean V », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, 1992, p. 236.
47. Arch. dép. de Loire Atlantique, E 124, n° 11 ; BLANCHARD, René, *Lettres...*, *op. cit.*, n° 1896.
48. Arch. dép. de Loire Atlantique, E 124, n° 2202 ; Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 124, n° 12.
49. Arch. dép. de Loire Atlantique, E 124, n° 13.
50. BERTHEMET, Claire, *Transcription...*, *op. cit.*, n° 987 ; JOLEC, Jean-Yves, *Transcription et étude du registre B 5 des lettres scellées à la chancellerie bretonne en 1467*, Mémoire de maîtrise dactyl., Brest, 1990, n° 589 ; KERMARREC, Marion, *Transcription...*, *op. cit.*, n° 151-152.

51. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 124, n° 15, 20.
52. POCQUET DU HAUT-JUSSÉ, Barthélémy-Amédée, « François II, duc de Bretagne, et l'Angleterre », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, 1928/2, p. 302-308 ; Arch. dép. de Loire Atlantique, E 122, n° 10, 3 avril 1468. Pour la transcription de ce traité, voir MOAL, Laurence, *L'Étranger en Bretagne aux XIV^e et XV^e siècles. Présence, attitudes, perceptions*, Thèse de doctorat, Brest, 2007, t. III, p. 661.
53. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 122, n° 10, f° 6, 6 v°. D'autres traités suivent, en 1469, 1476 et 1489 notamment, MORICE, *Mémoires...*, op. cit., t. III, col. 200-201, 23 mars 1469, 617-627, 1^{er} avril 1489 ; Arch. dép. de Loire Atlantique, E 123, n° 3, 16 mars 1476.
54. Le traité de 1483 entre la France et la Hanse est favorable aux relations avec le duché puisque, le 12 août 1483, est signé un traité pour dix ans, ratifié le 14 octobre par les consuls des villes de Lübeck, Hambourg, Rostock, Stralsund, Wismar, Lunebourg, *ibid.*, E 125, n° 20-21 ; ABRAHAM-THISSE, Simone, « Bretons et Hanséates à la fin du Moyen Âge : relations politiques et diplomatiques », dans 1491, *la Bretagne terre d'Europe*, op. cit., p. 35-56. Un sauf-conduit d'un an leur est accordé le 21 avril 1479 et le traité de 1483 entre la France et la Hanse est favorable aux relations avec le duché puisque, le 12 août 1483, est signé un traité pour dix ans, ratifié le 14 octobre par les consuls des villes de Lübeck, Hambourg, Rostock, Stralsund, Wismar, Lunebourg.
55. TOUCHARD, Henri, *Le Commerce...*, op. cit., p. 89.
56. OLIVEIRA MARQUES, Antonio Henrique de, « Bretagne et Portugal au XV^e siècle », dans 1491, *la Bretagne terre d'Europe*, Actes du colloque tenu à Brest du 2 au 4 octobre 1990, sous la direction de Jean KERHERVÉ et de Tanguy DANIEL, Quimper, Société archéologique du Finistère, Brest, CRBC, 1991, p. 61.
57. LEJEUNE, Anne, *Le Conseil ducal*, n° 59, 66, 75. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 131, f° 18 v°, E 124, n° 2-5, novembre 1469 ; n° 7-8, 3 et 15 février 1471.
58. TOUCHARD, Henri, *Le Commerce...*, op. cit., p. 89.
59. BARROS, Amândio Jorge Morais, *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto, no século XV*, Porto, Faculdade de Letras, 1991, vol. II, p. 35-63 ; *id.*, « Barcos e gentes do mar do Porto, séculos XIV-XVI », in *Revista da Faculdade de Letras*, II série, vol. XI, Porto, 1997, p. 220-230. Je tiens à remercier l'auteur pour ses précieuses informations.
60. MOAL, Laurence, *L'Étranger en Bretagne...*, op. cit., p. 40, 59.
61. Richart Foxele et Robert Flaminc, par exemple, sont attaqués alors qu'ils voyageaient sous sauf-conduit. Les coupables doivent être ajournés devant le duc « savoir quatre des plus coupables a comparoir en personne et les autres simplement repondre auxdits Anglois et au procureur general », JOLEC, Jean-Yves, *Transcription...*, op. cit., n° 10, 5 janvier. La protection vaut aussi contre d'autres étrangers. Ainsi, des Anglais voyageant sous sauf-conduit du duc et de l'amiral de France sont dépouillés par des Allemands. Il est alors « mandé au premier sergent general sommer et requerir de par le duc lesdits Instran, Dyman et autres detenteurs desdits Anglois, leur navire et biens, de les mectre a delivrance et leur faire restitucion de ladite prinse », VENNEUGUËS, Laurent, *Les Activités...*, op. cit., n° 373, 24 mai 1462.
62. KERHERVÉ, Jean, « 1466-1468. Trois années de relations ordinaires entre Bretagne et Espagne », dans *Minorités juives, pouvoirs, littérature politique, en péninsule ibérique, France et Italie au Moyen Âge. Études offertes à Béatrice Leroy*, Textes réunis par J.P. Barraqué et V. Lamazou-Duplan, Biarritz, Atlantica, 2006, p. 127-161 ; BLANCHARD, René, *Lettres...*, op. cit., n° 1897.

63. MARÉCHAL, Joseph, « La colonie espagnole de Bruges au XIV^e siècle », *Revue du Nord*, t. 35, 1953, p. 14.
64. Les Castellans obtiennent du royaume de France des privilèges commerciaux étendus, notamment des exemptions en 1364, 1406, 1424, 1457 et 1463, ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz, BOCHACA, Michel et TRANCHANT, Mathias, « Aspects du commerce franco-castillan à la fin du Moyen Âge : la progression castillane dans le golfe de Gascogne », *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoces et ports (XV^e-XVIII^e siècle)*, sous la direction de Jean-Philippe PRIOTTI et Guy SAUPIN, Rennes, PUR, 2008, p. 35-37.
65. MOAL, Laurence, *L'Étranger en Bretagne...*, op. cit., t. III, p. 666-667 ; id., « À propos du droit de bris, un exemple de solidarité anglo-bretonne ? (Morlaix, 1501) », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, t. 134, 2005, p. 211-228.
66. KERMARREC, Marion, *Transcription...*, op. cit., n° 425, 461.
67. On distingue cependant les marchands étrangers des ennemis du duché : « les marchans, maistres des nefvez et mariniers de la partie d'Angleterre n'ameneront par fraude ou couleur quelxconques aucuns biens ou marchandises des estrangiers ennemys de nostredit cousin le duc de Bretagne et de sesdits subgitz de Bretagne », Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 122 n° 10, 3 avril 1468.
68. KERMARREC, Marion, *Transcription...*, op. cit., n° 375.
69. TOUCHARD, Henri, *Le Commerce...*, op. cit., p. 119.
70. « Ils n'entreront en nulles autres places de nosdites obbeissances sans le congié et licence des cappitaines ou gouverneurs d'icelles, leurs lieux tenants ou commis, sans prevenir, faire obstant de ces presentes », Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 202, n° 7, 8 septembre 1457.
71. « Ou cas qu'ilz ne trouveront aucuns telz gens auxdites portes que ilz pourront licitement et sans aucun empeschement entrer, chevaucher ou aller jucques à leurs hostelz et illec demourer, sans en partir, jucques a ce que leurs hostes auront signiffié leur venue aux capitaines ou officiers desdites villes », KERMARREC, Marion, *Transcription...*, op. cit., n° 375.
72. *Ibidem*, n° 131, 375.
73. TOUCHARD, Henri, *Le Commerce...*, op. cit., p. 107.
74. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 198, n° 23-24 ; MORICE, *Mémoires...*, op. cit., t. III, col. 38-40 ; POCQUET DU HAUT-JUSSÉ, « François II », art. cité, p. 231-239.
75. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 124, n° 11. Pour la perception des brefs bretons à La Rochelle, voir TRANCHANT Mathias, *Le Commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003, p. 190-192.
76. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 212, n° 16-17 ; KERHERVÉ, Jean, *L'État breton...*, op. cit., p. 680
77. MOAL, Laurence, « Des Anglais dans les méandres judiciaires bretons après leur naufrage à l'entrée du Blavet (6 janvier 1479) », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, t. 82, 2004, p. 404-409.
78. MOAL, Laurence, *L'Étranger en Bretagne...*, op. cit., p. 252, 263.
79. Un officier est ainsi chargé de se rendre en Basse Bretagne pour arrêter des Espagnols, mais alors que le navire, avec à son bord des gens de guerre, se trouve à quatre lieues de Port-Blanc, près de Tréguier, où se sont réfugiés les pirates, ceux-ci sont avertis de l'opération par des Bretons, JOLEC, Jean-Yves, *Transcription...*, op. cit., n° 578.
80. MOAL, Laurence, « À propos du droit de bris », art. cité, p. 220-221.

RÉSUMÉS

Les étrangers constituent un véritable enjeu pour les ducs de Bretagne qui développent, à la fin du Moyen Âge, une politique d'indépendance. Ils s'efforcent de sécuriser les côtes, en première ligne des exactions ennemies. Leur défense passe par la mise en place d'une marine de guerre, la mobilisation des sujets et des travaux de fortification, dispositif vécu comme une contrainte pour les habitants. Le pouvoir ducal s'attache, en même temps, à favoriser les échanges maritimes et à protéger la venue des marchands étrangers par un cadre diplomatique et judiciaire adapté. Ce volontarisme est aussi motivé par le désir de réglementer la présence étrangère afin d'en tirer profit. Ce développement institutionnel est certes incomplet, mais il a contribué à renforcer la présence des autorités sur les littoraux.

Migrants from abroad were a real challenge for the Dukes of Brittany who were establishing a policy of independence at the end of the Middle Ages. They made sure the coastline was secure since it was on the front line of enemy attacks. The defence works included the construction of a navy, mobilisation of their subjects and building of fortifications; this system was felt to be very restrictive by the inhabitants. At the same time, the Duchy endeavoured to encourage sea-based trade and to protect the movements of foreign merchants with a specific diplomatic and legal framework. This positive action was also motivated by the wish to legislate on the presence of foreigners in order to make money from them. This institutional development was certainly incomplete but it helped to reinforce the presence of the authorities on and near the coastline.

INDEX

Thèmes : Bretagne

Index chronologique : Moyen Âge

AUTEUR

LAURENCE MOAL

docteur en histoire médiévale chercheur associée au Centre de recherche bretonne et celtique
Université de Bretagne occidentale