

## Des Anglais dans les méandres judiciaires bretons après leur naufrage à l'entrée du Blavet (6 janvier 1479)

Le samedi 19 décembre 1478, au milieu de l'après-midi, un navire s'approche de l'entrée du Blavet<sup>1</sup> pour s'abriter dans le port, mais pour son malheur, vient heurter des rochers et se brise. Cet événement serait tombé dans l'oubli et n'aurait fait qu'alimenter la longue liste des épaves sur les côtes bretonnes s'il n'avait donné lieu à une procédure judiciaire, menée par un officier ducal, quelques jours seulement après l'accident. Les marins sont sains et saufs, mais pour eux les ennuis sont loin d'être terminés. Ces hommes sont des Anglais, qui en plus d'affronter la perte de leur navire sur des côtes étrangères et inhospitalières, vont devoir faire face à la fois à la rapacité des autres gens de mer et à la justice bretonne. L'acte conservé aux Archives départementales de Loire-Atlantique sous la cote E 203 n° 4, daté du 6 janvier 1479, appartient au fonds de l'amirauté de Bretagne, congés de mer et procédures maritimes<sup>2</sup>. Cette enquête est instruite par Nicolas de Kermeno, sénéchal de Broerech, pour retrouver les marchandises. Le nom des Anglais, qui révèle d'ailleurs leur origine cornouaillaise, n'apparaît qu'au début de l'acte, dans la présentation de leur requête. Il s'agit de Guillaume Cobe de Saltache et Auroy Cornebroc, maîtres du navire nommé «la Marie d'Ache»<sup>3</sup>, et d'Edouart Brandon, propriétaire des marchandises. Ils affirment avoir touché une roche par beau temps, mais peu après, les «gens du pays d'entour» se seraient précipités sur les lieux, auraient brisé le navire et pillé la marchandise ainsi que l'or se trouvant à son bord. Le sénéchal, accompagné

---

<sup>1</sup> Aujourd'hui la rade de Lorient, Morbihan. Un plan du lieu du naufrage se trouve en annexe 1.

<sup>2</sup> Archives départementales de Loire-Atlantique, série E 201 à E 203.

<sup>3</sup> Asshe, à l'ouest de Plymouth en Grande-Bretagne.

de Jehan Quillart, notaire des cours de Vannes et d'Hennebont, se rend sur les lieux pour entendre des témoins de cette mésaventure<sup>4</sup>.

### Présentation de l'enquête

Le document se compose de 22 folios. Il commence par une courte présentation de la requête des Anglais, puis suivent dix dépositions de longueur inégale, avec soit une seule personne interrogée, soit plusieurs convoqués en même temps<sup>5</sup>. Ces témoins sont des gens de Locpezran<sup>6</sup> ou d'Hennebont, des marins et deux officiers ducaux arrivés rapidement sur les lieux. L'inventaire des biens récupérés et saisis par ces officiers, les jours ayant suivi le naufrage, clôt cette enquête<sup>7</sup>. La majeure partie du document se présente donc sous la forme d'un récit des événements liés au naufrage, mais suivant un interrogatoire qui se révèle au fur et à mesure de la lecture des différents témoignages. Si certaines questions sont expressément formulées, d'autres sont implicites par les réponses qu'elles amènent<sup>8</sup>. Malgré quelques différences dans l'ordre des réponses ou dans le contenu, il est ainsi possible

<sup>4</sup> «Supplication et requeste faicte a mondit seigneur et a son conseil de la part de Guillaume Cobe de Saltache, se disant maistre du navire appellé la Marie d'Ache, Auroy Cornebroc, se disant seigneur dudit navire, et Edouart Brandon, affirmant les marchandises estans oudit navire leur appartenir ceulx nommez et chacuns des parties d'Engleterre, disans et remonstrans en complaincte, que le XIX<sup>e</sup> jour dudit moys de decembre, celuy navire frappa par beau temps sur une roche au havre de Blahouez et que les gens du pays d'entour celuy havre le rompirent, pillerent la marchandise estans dedans iceluy navire et oultre, en prindrent en or comtant, cent quatre vigntz croesades et environ vignt soulz monnoie d'Engleterre vallant deux nobles a la rose, ung sac de graine a taindre escarlate et aultres biens a la vailleu de troys cenz livres, avecques ladite neff et les aparoilz d'icelle. Et avoint voulu frapper et oultrager les gens et mariniens estans dedans ladite neff et leur fait plusieurs aultres exceix et aultres choses de fait plus a plain contenus et declerez par ladite requeste. Je me suys transporté sur les lieux et partie dudit havre de Blahouez, et sur le donné entendre contenu par icelle requeste, ay fait l'enqueste et examen des tesmoigns cy apres nommez» (f<sup>o</sup> 1 r<sup>o</sup>).

<sup>5</sup> Les témoins interrogés seuls : Jehan Caignart d'Hennebont (1<sup>e</sup>), Perrot Pasquou de Locpezran (2<sup>e</sup>), Guillaume Fainxant de Locpezran (3<sup>e</sup>), Morice Fraval, receveur ordinaire d'Hennebont (7<sup>e</sup>), Jehan du Lesle, procureur de la cour d'Hennebont (8<sup>e</sup>). Les témoins interrogés collectivement : Jehan Le Moign, Guillaume Carnevet, Jehan Le Paugam, Jehan Le Bihan (4<sup>e</sup>), Guillaume Ronzandas, Guillaume Le Chaton, Éon Le Paugam, Guillaume Le Ropartz, Jehan Kerlan, Guillaume Even (5<sup>e</sup>), Jehan Desportes, Guillaume Rollantre, Jehan Guillouye (6<sup>e</sup>), Thebaud Le Gallic, Jouhan Le Coz, Guillaume Euzen, Guillaume Kerahes, Jehan Le Lozrec (9<sup>e</sup>), Jehan Le Bahallec, Perrot Marquer et Guillaume Ravallon (10<sup>e</sup>).

<sup>6</sup> Aujourd'hui Port-Louis, Morbihan.

<sup>7</sup> Voir l'annexe 4 pour l'inventaire des biens.

<sup>8</sup> Les questions commencent par la formule «interrogé». Jean Caignart est ainsi questionné : «Interrogé lesqueulx des navires estans en celuy havre eurent et prindrent des biens d'iceluy vexeau brisé» (f<sup>o</sup> 2 r<sup>o</sup>).

de recomposer les questions qui n'apparaissent pas explicitement au cours de l'interrogatoire<sup>9</sup>. Peu de questions sont fermées (n'appelant une réponse que par oui ou non), la plupart au contraire correspondent à une demande précise de renseignements sur les circonstances de l'événement (qui, quoi, où, etc.). L'entretien apparaît de fait très orienté, guidé, selon une grille minutieusement préparée à l'avance, l'enquêteur connaissant déjà quelques éléments de la situation.

La méthode utilisée ici est la procédure inquisitoriale, conformément au droit pénal alors en vigueur dans le monde occidental depuis le XIII<sup>e</sup> siècle. Ce principe d'enquête était déjà utilisé pour les procès de canonisation analysés par André Vauchez<sup>10</sup>. Les règles définies pour la collecte des témoignages, déjà en vigueur pour l'essentiel en Italie à la fin du XII<sup>e</sup> siècle, étaient très strictes : des commissaires chargés de l'enquête étaient accompagnés de notaires, qui accentuaient le caractère juridique de l'enquête, puis de procureurs à partir du deuxième tiers du XIII<sup>e</sup> siècle. Ceux-ci étaient chargés de rassembler et de produire les témoins devant les commissaires. À partir du pontificat de Grégoire IX, l'enquête s'accompagne d'une *forma interrogatorii*, c'est-à-dire d'un formulaire stéréotypé pour interroger les témoins. Le but recherché était de recueillir le maximum d'informations sur les circonstances dans lesquelles les miracles s'étaient produits<sup>11</sup>. On retrouve dans notre document breton la même méthode et la même «impression de monotonie que créent l'usage d'un formulaire type et la lourdeur du style notarial»<sup>12</sup>. Le contenu des témoignages a pourtant une importance cruciale, puisqu'il doit permettre de dégager la vérité. En effet, les questions qui reviennent le plus régulièrement concernent la façon dont s'est brisé le navire et le nom des gens ayant récupéré de la marchandise ou des morceaux de l'épave et certaines répétitions montrent que le juge ne semble pas toujours satisfait par les réponses des témoins. Son but est bien de connaître avec précision le déroulement du pillage. Avant de déposer, d'ailleurs, les témoins doivent prêter un serment particulier, le serment de vérité (*de veritate dicenda*)<sup>13</sup>. Dans ce système, fondé sur le soupçon et privilégiant la dénonciation anonyme et l'autodénonciation, «quiconque peut devenir sus-

<sup>9</sup> Voir la reconstitution de l'interrogatoire, annexe 2.

<sup>10</sup> VAUCHEZ, André, *La sainteté en Occident aux derniers siècles du Moyen Âge d'après les procès de canonisation et les documents hagiographiques*, École française de Rome, Palais Farnèse, 1981.

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 53, 54, 58. On retrouve dans les procès de canonisation les questions des enquêteurs ainsi que les réponses, par exemple dans les dépositions des franciscains de Londres, au procès de canonisation de saint Thomas de Cantiloupe (1407) : *Interrogatus de fide, vita et conversatione dicti domini Thome, respondit se credere quod fuerit homo bone vite et bone conversacionis (...)* (*Ibid.*, p. 649).

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 5.

<sup>13</sup> CARBASSE, Jean-Marie, *Introduction historique au droit pénal*, Paris, P.U.F., 1990, p. 138.

pect»<sup>14</sup>. Faute d'aveu, le crime doit être prouvé par des témoins, qui sont des personnes ayant vu ou entendu elles-mêmes les faits ; «sont donc repoussés tous les témoins indirects, constitués de ouï-dire»<sup>15</sup>. Lors de cette instruction, les marins appelés à témoigner étaient tous présents le samedi et ont vu le navire en perdition. En revanche, tous n'ont pas assisté au déroulement du naufrage (cinquième) ni au pillage (cinquième et dixième) et leurs témoignages sont par conséquent très succincts, n'apportant aucun élément intéressant à l'enquête.

Les témoignages des marins concordent assez largement entre eux sur le déroulement du naufrage, l'arrivée des marins sur les lieux peu après<sup>16</sup>, sur le fait qu'il y a eu à ce moment récupération de biens, ainsi que le lendemain alors que le navire était complètement brisé. Ils divergent en revanche sur le nombre de navires au port, sur le nombre de bateaux à s'être rendus sur les lieux du bris ainsi que sur le nom des gens à avoir récupéré ou gardé des biens. L'interrogatoire du receveur et du procureur est différent dans la mesure où il leur est demandé ce qu'ils ont réussi à saisir comme biens<sup>17</sup>. Leurs dépositions se ressemblent et il est d'ailleurs probable qu'ils se retrouvent ensemble à témoigner. Elles montrent bien la difficulté des officiers ducaux à saisir et inventorier les marchandises d'un navire naufragé et mettent en exergue la volonté de certains marins de dissimuler le plus de biens possible. Elles prouvent, beaucoup plus que celles des marins, qu'il y a bel et bien eu pillage le samedi. Les officiers semblent justifier l'empressement avec lequel ils ont commencé leur travail par la mauvaise foi de certaines personnes. Le fait que le mercredi, soit trois jours seulement après le naufrage, presque tous les équipages ont quitté le port, se dérochant ainsi à toute nouvelle fouille de leur navire, leur donne raison.

Le fil directeur de cette enquête est bien le droit de bris, c'est-à-dire le droit ducal de s'emparer de la cargaison et des débris du navire en cas de naufrage<sup>18</sup>. Si «ce droit eut son plus puissant développement en Bretagne»<sup>19</sup>,

<sup>14</sup> BENAZZI, Natalie et D'AMICO, Matteo, *Le livre noir de l'Inquisition. Les grands procès*, Paris, Bayard éd., 2000, p. 14-15.

<sup>15</sup> CARBASSE, Jean-Marie, *Ibid.*, p. 138.

<sup>16</sup> Excepté pour le deuxième témoin, Perrot Pasquou, qui pense que personne ne s'est rendu à bord du navire anglais le samedi (voir ci-après).

<sup>17</sup> Le témoignage du receveur est présenté en annexe 3. L'ensemble de l'enquête fera ultérieurement l'objet d'une publication.

<sup>18</sup> Sur le droit de bris, voir PLANIOL, Marcel, *Histoire des institutions de la Bretagne*, Rennes, nouvelle édition par Bréjon de Lavergnée, Mayenne, 1981-1982, t. IV, p. 182-189 ; PASQUIOU, Yves, *Du droit d'épave, bris et naufrage*, Paris, Libr. Arthur Rousseau éd., 1896 ; DARSEL, Joachim, «Les seigneuries maritimes en Bretagne», *Bulletin philologique et historique (jusqu'en 1610)*, Paris, 1966, vol. 1, p. 34-59 ; TOUCHARD, Henri, «Les brefs de Bretagne», *Revue d'histoire économique et sociale*, t. XXXIV, 1956, p. 116-140 ; KERHERVÉ, Jean, *L'État breton aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, les ducs, l'argent, les hommes*, Paris, Maloine, 1987, t. II, p. 675.

<sup>19</sup> PASQUIOU, Yves, *Du droit d'épave, op. cit.*, p. 37.

il existait cependant des conditions pour éviter la saisie, le rachat du droit de bris par les «brefs de sauveté», des attestations authentifiées par le sceau du duc, qui étaient mises en vente dans les ports du duché et dans deux ports français, Bordeaux et La Rochelle<sup>20</sup>. Il s'agissait d'un «véritable système d'assurance» qui garantissait «au naufragé la propriété de ses épaves, compte tenu du paiement de ses sauveteurs»<sup>21</sup>. Mais la réalité était parfois complexe et les dispositions pas toujours appliquées comme l'atteste le besoin de précision dans un «entrecours de marchandise» entre la Bretagne et l'Angleterre, le 2 mai 1468, dans lequel est mentionnée une clause sur le naufrage de navires anglais :

«Item, se durant le temps de ce present accord, aucune neff ou vaixeau de la partie d'Angleterre chargee de biens ou marchandises, par fortune ou tempeste de mer, autrement touchoit a la terre ou perissoit sur la coste ou és havres de nostredit pais et duché de Bretagne, se en icelle neff ou vaixeau demouroit homme, femme, enfant, chien, chat ou coq vivant, les hommes, biens et marchandises d'icelles demouront saulz a ceulx a qui ilz apparten-dront, en paiant coustaige raisonnables a ceulx qui les auront saulvez, sans ce que lesdits biens puissent estre ditz confisquees ne perduz, et aussi semblablement sera fait et observé és portz et havres et autres parties d'Angleterre, d'Irlande et Calays au regart des navires de nostredit pays et duché de Bretagne, qui par la maniere dessusdite toucheront a terre ou per-illeront»<sup>22</sup>. Il était possible de faire appel des décisions de saisie pour en obtenir la main-levée quand on estimait que ce droit de bris ne devait pas s'appliquer<sup>23</sup>. C'est ce que font ici les Anglais.

Cet acte est intéressant et riche à plusieurs titres pour l'histoire du bas Moyen Âge breton. Il apporte de précieux renseignements sur le droit et les procédures administratives concernant les affaires maritimes, sur le commerce, sur les conditions de navigation, sur l'attitude des populations côtières face à un naufrage. L'enquêteur, seulement intéressé par la recherche des biens (qui motive d'ailleurs l'enquête) ne pose aucune question sur l'aspect humain de la tragédie, à savoir si l'équipage se trouvait en

<sup>20</sup> POCQUET DU HAUT-JUSSÉ, Barthélemy-A., «L'origine des brefs de sauveté», *Annales de Bretagne*, t. LXVI, 1959, p. 255-262. Voir également BOITEUX, L.-A., *La fortune de mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1968, p. 32.

<sup>21</sup> TOUCHARD, Henri, «Les brefs de Bretagne», *op. cit.*, p. 123, 124 et 140. Pour le prix des brefs en 1432, voir FORGET, M., «Le mouvement du port de Blavet, fragments inédits du registre de la recette ducale levée à l'entrée et à la sortie (1432)», *M.S.H.A.B.*, t. XXIV, 1944, p. 50.

<sup>22</sup> KERMARREC, Marion, *Transcription et étude du registre des lettres scellées à la chancellerie de Bretagne en 1468*, mémoire de maîtrise, Brest, 1991, t. I, n° 375.

<sup>23</sup> Des marchands anglais en 1501 à Morlaix (A.D.L.A., E 203 n° 9 à 13) ou encore un marchand allemand en 1510 (DEBORD, Karine, *Étude et transcription du registre des lettres scellées à la chancellerie de Bretagne en 1510*, Mémoire de maîtrise, Brest, 1997, n° 300).

danger au moment du naufrage, s'il a reçu des menaces de la part des autres marins... Ce document n'en place pas moins au premier plan ces marins qui ont eu la malchance de perdre leur navire ainsi que sa cargaison, catastrophe à laquelle s'ajoute le pillage de la marchandise puis la saisie par les officiers. La question qui se pose en filigrane concerne par la même occasion le traitement de l'étranger tout au long de ces témoignages, qui nous donne une image particulière des Bretons. Cette manière de procéder n'était-elle qu'une conséquence de la situation de l'étranger à la fin du Moyen Âge en Bretagne ? L'enquêteur se range-t-il du côté des Anglais ou prend-il plutôt le parti des marins interrogés ? Les Anglais sont-ils considérés d'une façon particulière du fait de leur nationalité, en tant qu'étrangers au duché ? Plus précisément, on peut se demander s'il se serait produit la même chose si le navire avait été breton.

### Le naufrage : un spectacle observé depuis la côte

On perçoit, à la lecture du récit, la portée extraordinaire d'un événement tel que ce naufrage. Beaucoup de gens à terre ont suivi la tragédie, chacun émettant des hypothèses sur le parcours du navire, se doutant déjà de l'épisode qui allait suivre et préparant sans doute l'idée d'une visite à bord de la nef après immobilisation sur les récifs. L'enquête ne fournit que peu de renseignements sur le navire lui-même avant le naufrage, sur son périple et son équipage (on ne connaît même pas le nombre de marins présents à bord). On sait seulement que ce navire, de tonnage relativement important (70 ou 90 tonneaux), était anglais et qu'il venait du Portugal<sup>24</sup>. C'est véritablement la route empruntée qui attire la curiosité des marins et des autres habitants à terre : le navire avait contourné Groix par le sud et s'était rendu au port directement, sans emprunter les chenaux qui permettent d'éviter, devant l'entrée du port, un grand plateau rocheux, nommé encore aujourd'hui les Errants<sup>25</sup>. Avant même qu'il ait heurté les rochers, les riverains avaient fait part de leur étonnement : «Touz ceulx de la terre qui le voyoint ainsi mareer vers lesdits

<sup>24</sup> Les deuxième et quatrième témoignages mentionnent un navire de 70 tonneaux (f° 4 v° et f° 7 v°), alors que le troisième témoin pense qu'il était de 90 tonneaux (f° 5 v°).

<sup>25</sup> «Le samadi prouchain paravant la feste de Nouel derrenier passee, ilz virent venir dessus la pointe de l'isle de Groy devers le suest ung navire du port d'environ saixante-dix tonneaux comme leur semble et venir vers le havre de Blahouez. Et comme cestz deposens le virent, congurent selon son mareage et la route qu'il tenoit que il ne cognoissoit pas les bons chenaux pour venir oudit havre. Et dyent que celuy navire tint sa route et vint tout droit au travers des rochers nommez Herran, qui sont en la mer environ demy lieue de Locpezran» (f° 7 v°). Ce rocher se nomme aujourd'hui Les Errants, Roc Harran en breton (*Toponymie nautique de l'Île de Groix et des abords de Lorient*, Enquête de Gildas Bernier et d'Alain Le Berre, Extraits des *Annales hydrographiques*, Paris, Impr. nat., 1972, Carte n° 6470, repère 10647).

rochers s'en esmerveilloint pour ce que n'avoit veü vexeau passer par celui endroit»<sup>26</sup>. Les témoins sont interrogés sur ce qui a pu se passer et leurs réponses permettent de reconstituer en partie le drame et de dégager les responsabilités, en les supposant de bonne foi... Rien n'est moins sûr !

Il est facile de reconstituer la chronologie de l'accident sur la base de l'annuaire des marées du S.H.O.M., avec lequel concordent d'ailleurs les témoignages, même si les horaires donnés par les témoins ne sont pas absolument précis. En effet, le premier témoin, Jean Caignart, affirme que le navire anglais a heurté les Errants «trois heures apres mydy», «et ja estoit le jusant fait jucques au derrain quart ou environ». Selon le troisième témoin, Guillaume Fainxant, l'échouage a eu lieu plus tôt, à 14 heures, heure à laquelle «estoit le jusant de la maree fait jucques à la moitié ou environ»<sup>27</sup>. En fait, le samedi 19 décembre 1478, la pleine mer a eu lieu à 12 h 34 (U.T.), la basse mer à 18 h 43. Le navire a heurté la roche entre 14 et 15 h, c'est-à-dire quasiment à la mi-marée, ou même un peu avant, au moment où le courant du jusant est le plus fort. Il était à sec à basse mer, un peu avant 19 h, jusqu'à 22 heures environ (mi-marée montante), heure à laquelle il s'était retrouvé avec le même niveau d'eau que lorsqu'il avait touché. La coque étant fortement endommagée selon les témoins, l'eau rentrait avec le flot et le navire a été entièrement submergé à 1 h du matin, heure de la pleine mer (1 h 04). En outre, le coefficient de marée étant faible (56 l'après-midi), le navire a été accessible plus longtemps qu'en vives eaux. Le laps de temps durant lequel le navire s'est trouvé à sec a été suffisamment long pour permettre le déchargement d'une bonne partie de la marchandise, les marins s'étant rendus sur place peut-être même avant la basse mer<sup>28</sup>.

### L'examen des causes énoncées lors de l'interrogatoire

Tous les témoins soulignent la mauvaise connaissance des lieux puisque ce navire «n'avoit cognoissance dudit havre ne des eschenaulx pour y venir seürement»<sup>29</sup>. L'ignorance de l'entrée du port semble excusable pour des étrangers abordant peut-être cet endroit pour la première fois, d'autant que d'autres naufrages se sont déjà produits à l'entrée du

<sup>26</sup> F<sup>o</sup> 9 r<sup>o</sup>. De même : «Et s'esmerveillerent touz ceulx qui le virent venir» (f<sup>o</sup> 7 r<sup>o</sup>).

<sup>27</sup> F<sup>o</sup> 1 r<sup>o</sup>, 2 r<sup>o</sup>, 5 r<sup>o</sup> et 7 r<sup>o</sup>. Jehan Guillouye et Yvon Le Texier dirent au procureur que le navire anglais s'est brisé «ung peu paravant soulleill couchant» et que les bateaux se rendirent à son bord «environ soulleil couchant» (f<sup>o</sup> 16 r<sup>o</sup>).

<sup>28</sup> Certains marins sont revenus à la nuit tombante, ce qui suppose qu'ils se sont trouvés à bord du navire avant la basse mer : «Ne scet declerer lesdits biens pour ce que estoit l'eure d'environ nuyt clouante et ne pavoit bien voir ne congnoistre lesdits autres biens» (f<sup>o</sup> 6 r<sup>o</sup>).

<sup>29</sup> F<sup>o</sup> 9 v<sup>o</sup>.

Blavet<sup>30</sup>. Les récits soulignent l'incompétence des marins anglais et s'accordent pour critiquer la mauvaise conduite de la nef : au lieu de prendre les bons chenaux, le navire a coupé pour se placer dans l'axe de l'entrée du port alors même que les dangers sont facilement remarquables et que «grant partie des rochers où il se rompit se pouvoit voir au descouvert»<sup>31</sup>. Il s'agit donc incontestablement d'une faute de navigation grossière et inhabituelle, d'ailleurs «oncques ne virent navire plus mal conduit ne pirement mareé», ce qui justifierait en partie l'impact de l'événement à Locpezran, au-delà de la décision d'aller le piller<sup>32</sup>. Dans les propos des témoins, il s'est opéré un glissement de la méconnaissance au «mauvays gouvernement», impardonnable<sup>33</sup>.

L'erreur paraît d'ailleurs tellement grossière que les témoins imaginent des avaries à bord, en particulier des problèmes de veille, étonnants pour un navire naviguant à vue et tout près des côtes : «Et fut conduit et mareé en telle faczon que celx qui le voyoint de terre pensoient et disoient les ungs qu'il n'y avoit homme dedans pour le conduire, les autres que les gens dudit navire estoient endormiz après les paines et labeurs qu'ilz avoient souffertz par les grandes tourmentes de la mer qui avoient esté és plusieurs jours precedens. Et autres disoient que les gens d'iceluy navire s'estoient enyvrez»<sup>34</sup>. Le neuvième témoignage, sans rejeter ce manque de professionnalisme de la part des marins, évoque également la responsabilité du «locman» ou «loman», c'est-à-dire le pilote engagé pour mener le navire étranger à bon port, un Breton d'après eux<sup>35</sup>. Cette éventualité est tout à fait plausible, dans la mesure où un «grand lomant» pouvait être embarqué au port de chargement ou dans un port intermédiaire pour mener le navire en pleine mer jusqu'au port de destination. «International par sa compétence et sa fonction», il embarquait sur des navires de toute origine<sup>36</sup>. Il

<sup>30</sup> En mars 1460, une caravelle de Molène, nommée *Saint-Julien*, se brise en pleine tempête entre Groix et l'entrée du Blavet (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, t. II, n° 170, p. 158).

<sup>31</sup> F° 4 v°. D'autres récits présentent la même idée : «L'on pouvoit clerement voir les rochers au-devant de luy» (f° 7 r°) ou encore : «Ceulx rochers en touz temps apparessent et pevent estre congnoz» (f° 20 r°).

<sup>32</sup> F° 8 r°. «Navire si mal conduit et mareé» (f° 20 r°). «Mauvaise conduite» (f° 10 r°).

<sup>33</sup> «Ni eust esté rompu autrement que par ledit mauvays gouvernement» (f° 15 v°), «deffault de son mareage et de sa conduite» (f° 7 r°).

<sup>34</sup> F° 8 r°.

<sup>35</sup> «Et croyent cestz tesmoigns que celuy navire fut deceü par son locman ou que le maistre et mariniers d'iceluy estoient yvres ou appotiz. Ne sceurent dire qui estoit le locman d'iceluy navire, mais oyrent dire a Locpezran que c'estoit un Breton...» (f° 20 r°).

<sup>36</sup> Le «petit lomant» (lamaneur ou pilote côtier) était recruté pour entrer dans un port dangereux à cause des récifs, des courants et des bancs (BERNARD, Jacques, *Navires et gens de mer à Bordeaux, (vers 1400, vers 1550)*, Paris, Sepven, 1968, t. I, p. 440-442). Ce n'est vraisemblablement pas le cas ici, l'escale n'étant sans doute pas prévue, et les brefs n'ont pas été demandés, en particulier les brefs de conduite qui permettent de disposer de cette aide (PASQUIOU, Yves, *Du droit d'épave, op. cit.*, p. 40 et 55).

peut toutefois y avoir ici confusion avec un des hommes de l'équipage qui parlait bien le français<sup>37</sup>. De son côté, Perrot Pasquou, le deuxième témoin, évoque implicitement l'éventualité d'un problème matériel, à savoir la perte du treff (grand-voile), peut-être déchirée par la violence du vent, ce fait étant signalé par les Anglais eux-mêmes après le naufrage<sup>38</sup>.

L'avarie en raison du mauvais temps n'est pas clairement retenue et, plus curieux, les propos se contredisent parfois. Beaucoup soulignent en effet que «le temps estoit beau et cler, sens brouee»; la mer belle, la visibilité tout à fait correcte, tout était donc idéal pour une approche à l'estime même sans connaître l'entrée. Pourtant certaines remarques informent sur une mer ce jour-là pas si clémente, qui semblait même plutôt agitée autour des récifs et sur les rives le lendemain encore. Le quatrième témoignage paraît évoquer un vent du nord qui aurait sévi les jours précédant le naufrage, ce qui corroborerait les propos de Jehan Caignart qui «lorsqu'il fut à Lopezran, trouva le temps contraire», ce qui l'a contraint à rester au port pour attendre des conditions plus favorables, comme beaucoup d'autres, ce qui expliquerait le nombre élevé de navires présents au Blavet ce jour-là<sup>39</sup>. Le vent a dû changer de direction le mercredi : ce jour-là, le temps était «bon à voyager», les navires ont presque tous quitté le port pour aller vers le nord<sup>40</sup>. Beaucoup signalent également la «force des vagues et houles de la mer», le ressac qui a contribué à la perte du navire ou du moins, accéléré le naufrage, puisqu'une fois échoué «les coups d'icelles vagues venans contre le navire» l'ont brisé en le roulant d'un côté sur l'autre avant son immobilisation à marée basse sur tribord<sup>41</sup>.

Si plusieurs suppositions sont examinées pour expliquer la venue sur le rocher, à la question de savoir «si celuy navire fut rompu par les gens desdits bateaux ou autres qui allerent au bord d'icelui ou si la mer le rompit contre lesdits rochers»<sup>42</sup>, la réponse est unanime : c'est bel et bien à la suite du choc sur les brisants qu'il s'est abîmé et qu'il ne pouvait plus dès lors être sauvé. Les dommages occasionnés sur la coque étaient si importants que le navire prit l'eau immédiatement<sup>43</sup>. C'est donc, d'après les dépositions, tout un

<sup>37</sup> Plusieurs des marins de l'équipage naufragé parlaient le français (f° 18 r°).

<sup>38</sup> «Oyt dire depuis aux Angloys d'icelui navire qu'ilz avoient perdu leur treff paravant arriver sur ledit rocher» (f° 3 v°).

<sup>39</sup> F° 1 r°.

<sup>40</sup> Selon le récit du receveur ordinaire (f° 15 v°). Le procureur affirme quant à lui que «le lendemain au matin qu'estoit le mercredi, survint le vent bon auxdits navires et s'en allerent leurs routes» (f° 19 r°). Voir aussi f° 7 r°.

<sup>41</sup> F° 4 v° et 8 r°. D'autres expressions montrent la mer agitée sur le plateau rocheux : «la force du bat de la mer (...). Se rolloit o les vagues et houle de la mer de l'un costé sur l'autre sans aller avant ne contre ne autrement se mouvoir dou lieu ou il estoit» (f° 2 r°), «la mer se rompoit fors dessus» (f° 7 v° et 10 r°).

<sup>42</sup> F° 8 v°.

<sup>43</sup> «Des troys premiers coups que celui navire en se rollant avoit donné contre ledit rocher, il avoit prins eau et commencé a se rompre» (f° 4 v°).

ensemble d'éléments qui précipitèrent la nef anglaise à l'état d'épave : le navire frappa les écueils à marée descendante, au dernier quart de jusan pour le premier témoin, à la moitié pour le troisième (il restait donc deux à trois heures de jusan)<sup>44</sup>. De plus le mouvement des vagues et de la houle, durant le reste de cette marée descendante, avait provoqué le roulement d'un côté sur l'autre, le poids du bateau et de sa cargaison n'ayant rien arrangé, au contraire<sup>45</sup>. De fait, il apparaît clairement que ce navire se brisa car «pointes desdits rochers entrèrent dedans» et l'eau entrée dans le navire à mi-marée se retira avec la marée descendante<sup>46</sup>. Les discours sont finalement empreints de réflexions fatalistes : il était impossible de le sauver du fait de sa disposition sur les rochers, le navire était par conséquent condamné à brève échéance, celle de la basse mer<sup>47</sup>. Face à cette situation désespérée, les Anglais avaient essayé de se dégager du piège qui se refermait irrémédiablement sur eux, mais sans succès. Selon le premier témoin, ils auraient jeté une ancre pour tenter de se dégager de la roche à marée haute<sup>48</sup>. On peut supposer que le navire ne s'est pas forcément brisé immédiatement comme l'affirment certaines dépositions, ou bien que les Anglais ne se sont pas tout de suite aperçus de l'importance des dégâts. Le sixième témoignage indique que les trois bonnettes qui servaient de tref furent laissées déployées, sans doute pour mettre la voilure à contre et ainsi se dégager. Mais le navire était trop lourd et trop engagé pour espérer un succès de cette opération, il paraît clair qu'un vaisseau de ce tonnage n'était pas manœuvrable<sup>49</sup>. Une autre tentative est mentionnée : sauver une partie de la marchandise en la mettant à l'abri de la marée sur le pont, en attendant les secours<sup>50</sup>.

<sup>44</sup> F° 2 r° et f° 7 r°.

<sup>45</sup> «Et quant la maree fut retraits, se rompit encores plus fort pour le poys de sa charge» (f° 2 v°).

<sup>46</sup> F° 10 r°. Selon le 1<sup>er</sup> témoin : «Et legierement le povoint savoir les gens se congnoissant ou fait de la mer pour ce que au retraict de la maree, il demoura hault au dessus de l'eau» (f° 3 r°).

<sup>47</sup> Les témoins disent tous à peu près la même chose : «force estoit qu'il fut brisé» (f° 2 r°), «il n'estoit possible de james l'en hoster sens rompre» (f° 4 v°), «Il n'en pouvoit estre tiré ne mis hors sens estre brisé» (f° 5 r°), «il n'estoit possible qu'il eust resté contre celle maree» (f° 20 v°).

<sup>48</sup> «Dit qu'il ouy dire que ceulx Angloys avoient mis hors d'iceluy navire ung ancre, pensant le tenir en plus grant fermeté jucques a la plaine maree et lors le poroient mectre hors dessus ledit rocher» (f° 3 r°).

<sup>49</sup> «Item recordent que les gens dudit vexeau, apres qu'il fut demouré en la fourme dessurdite, lesserent son treff au mast et a la vergue tout desployé, tout ainsi qu'il estoit deparavant, et estoit celuy treff fait de troys bonnettes» (f° 10 r°).

<sup>50</sup> «Disent auxi que les gens dudit navire misdrent leur bateau hors avant que autre bateau quelconque y fust arrivé et furent longuement a le mectre hors pour ce que le navire bandoit d'un costé» (*Ibid.*). Le premier témoignage va dans le même sens : «Auxi n'estoit possible que celuy navire eust duré sans rompre par assez grant espace de temps pour le vuider des biens qui estoient soubz le tillac. Mais il fut sur bout et sens autrement estre rompu par assez grant espacze de temps pour estre vuydé des biens qui estoient sur son tillac» (f° 4 v°).

Deux arguments sont invoqués pour rejeter la responsabilité des habitants ou des marins alors présents à terre dans ce naufrage. Tout d'abord, personne ne pouvait se rendre sur place, la marée étant descendante et l'endroit trop dangereux pour envisager une éventuelle manœuvre de sauvetage<sup>51</sup>. Ensuite, les morceaux d'épave retrouvés sur les rives le lendemain ne portaient aucune trace de dégradation ayant entraîné la perte du navire : «Ilz virent sur la rive de la mer, devers Larmor et Ploemeur, plusieurs panneaux et pieczes dudit navire qui apparesoint avoir esté rompuz et brisez et non pas coupees ne tranchees»<sup>52</sup>. Toutes les dépositions ainsi recueillies coïncident quant aux raisons du naufrage et appuient la version de la grande faute de navigation de l'équipage. Le fait qu'il soit anglais ne constitue pas une excuse valable pour les marins de Locpezran et la responsabilité entière du naufrage lui est attribuée. D'ailleurs, quand le procureur a rencontré le vieux capitaine du navire sombré, c'est pour lui faire part du «blasme et reproche que cedit parlant faisoit à iceluy mestre d'avoir ainsi mal conduit et gouverné sondit navire et l'avoir perdu par son deffault. Dist celuy maistre que c'estoit grande fortune qui leur estoit avenue et autres excusacions n'en disoit»<sup>53</sup>. Aucune compassion pour cet homme qui a tout perdu ! Ce témoignage souligne en outre le fait que ce capitaine anglais, lui-même, reconnaît son erreur : «Toutes les foiz que on le reprochoit, s'en alloit de la compagnie comme honteux. Et ne l'ouyt dire ne faire complaincte que son navire eust esté rompu autrement que par leur deffault»<sup>54</sup>. Les Anglais ne peuvent pas s'expliquer sur les raisons du naufrage tels qu'eux-mêmes l'ont vécu, puisqu'ils ne sont pas appelés à témoigner (du moins dans cette partie de l'instruction qui nous est parvenue)<sup>55</sup>. C'est aussi une façon pour les uns de justifier le «sauvetage des biens» (et non pas pillage puisque le navire était de toute façon perdu !), et pour les autres, la confiscation de la marchandise récupérée en vertu du droit de bris. Mais cette vision des choses n'est pas si simple.

<sup>51</sup> «Et recordent outre que pour le poys dudit vexeau, il n'estoit possible le saulver ne oster du lieu ou il s'estoit frappé et mis sens le rompre, supposé ores que il ne se fust point blecé ou rompu lorsqu'il y hurta et demoura, car oncques ne fut maree si grande que tel navire eust peü passer par celui endroit et non pourroit autres navires fors aucuns petitz bateaux pescheurs qui y passèrent par beau temps, a plaine et grande maree. Et n'y pourroit passer sens danger de periller si la mer n'estoit bien appaisee». (f° 8 r°).

<sup>52</sup> F° 9 r°. Voir aussi f° 20 v°.

<sup>53</sup> F° 18 r°.

<sup>54</sup> *Ibid.* Le dixième témoignage confirme cette faute : «Ce fut grant faulte aux gens dudit navire de le faire frapper sur lesdits rochers» (f° 21 r°).

<sup>55</sup> En théorie, les témoins devaient être irréprochables (idoines). Le droit savant a dressé une liste de témoins «réprochables», parmi lesquels figurent les étrangers (CARBASSE, Jean-Marie, *op. cit.*, p. 138).

## Du pillage «sauvage» au pillage «institutionnalisé» : à qui profite l'accident ?

Les Anglais, d'après leur requête auprès du sénéchal de Broerech, ont le sentiment d'avoir été victimes d'un pillage de la part des gens de Locpezran ou des environs. Il est bien connu qu'un naufrage constituait une manne providentielle pour les autres marins et, pour les officiers ducaux, il s'agissait d'une occasion de faire preuve de zèle et, pourquoi pas, de se servir au passage. Les récits des témoins, quant à eux, font apparaître une réalité : chacun a voulu obtenir le plus de biens possible, mais dans quel but exactement ?

### *Sauvetage ou pillage de la part des marins du Blavet ?*

Contrairement à la présentation de l'enquête, au début de l'acte, qui évoque des actes de violence commis par les habitants, les témoins interrogés racontent qu'ils se sont rendus à bord pour aider et sauver l'équipage en détresse<sup>56</sup>. Pourtant, la reconstitution des faits postérieurs à l'accident dévoile d'autres motivations moins honorables.

Si aucun ne mentionne des actes de brutalité ou de maltraitance, tous s'accordent en tout cas pour dire que plusieurs embarcations se sont rendues sur les lieux peu après l'immobilisation de la nef anglaise sur les brisants et qu'il s'agit à coup sûr des bateaux appartenant aux navires présents à ce moment dans le port du Blavet. Le port semble alors très fréquenté, mais il est difficile de comptabiliser le nombre de navires avec précision puisque les souvenirs des témoins sur la question sont assez contrastés : 20 à 24 pour les uns (premier et deuxième témoignages), 50 à 60 pour d'autres (quatrième, sixième et neuvième), jusqu'à 80 (pour le troisième). Le nombre de bateaux (embarcations plus petites et plus légères) se rendant sur les lieux varie, lui, entre 15 et 30, ce qui prouve au moins que beaucoup de marins ont décidé rapidement de se rendre à bord du navire en perdition, malgré le froid de décembre et la nuit qui approchait<sup>57</sup>. À noter cependant un témoignage quelque peu différent des autres, celui de Jehan Pasquou qui affirme que «les bateaux de Locpezran n'y furent point celui jour de samedi pour ce qu'il faisoit basse mer et estoit demourez au sec, bien avant en terre». Les marins ne se seraient présentés sur les lieux que le lendemain, lorsque le navire était déjà rompu. Mais ce discours ne s'accorde pas avec les autres qui reconnaissent au contraire que plusieurs embarcations se sont précipitées sur le

<sup>56</sup> F<sup>o</sup> 10 v<sup>o</sup>.

<sup>57</sup> La rumeur a sans doute contribué à gonfler les chiffres : «Et oyrent dempux dire qu'il y en avoit plus de trante» (F<sup>o</sup> 8 v<sup>o</sup>).

plateau rocheux, peu après l'accident. Il est certes tout à fait plausible que les embarcations entrées assez loin dans le Blavet devaient se trouver déjà échouées à mi-marée. Mais peut-être aussi ce témoin confond-il entre le samedi et le dimanche ou peut-être n'est-il pas resté à Locpezran suffisamment longtemps pour voir les bateaux les plus grands devoir attendre le début du flot, comme le suggère le sixième témoignage, qui indique également qu'il « n'est possible que vexeau y passe quelque maree qu'il face, plaine ou autre, si ce n'estoit quelque petit bateau pescheur, encore y passeroit il en dahort si le temps n'estoit fort beau et en plaine mer »<sup>58</sup>. Mais pour atteindre les Errants et aller explorer le navire anglais, les marins du port, d'après la plupart des indications, n'ont pas eu besoin d'attendre la marée haute puisqu'ils s'y rendirent « un pou paravant soulleil couchant d'iceluy jour » et pour certains d'entre eux, avant le flot puisqu'ils ont vu « l'eau se retirer du navire » avec le jusant<sup>59</sup>. Il est possible également qu'il y ait eu deux allers et retours, un premier avant le coucher du soleil et un second une fois la nuit tombée, ce qui a permis à certains habitants restés à terre de connaître certaines précisions dès le samedi soir<sup>60</sup>.

Jehan Caignart parle notamment à un équipage de l'*Aber Ildut* qui revient du navire sans rien ramener car « il y avoit tant d'autres gens dedans qu'ilz n'avoient peü riens en prandre et avoient esté contrariés par force a s'en yssir »<sup>61</sup>. Certains passages donnent ainsi l'impression d'une véritable précipitation, d'une cohue indescriptible à bord du navire en perdition et même d'une véritable mêlée, le plus fort bousculant ou rejetant sans aucune compassion le plus faible. Le même témoin déclare d'ailleurs que, plus tard dans la nuit, il a rencontré un homme qui en est revenu trempé, avec pour seul butin deux oignons ! Ce malchanceux lui a expliqué que le navire était déjà rempli d'eau « jusqu'au tillac »<sup>62</sup> et « que homme n'osoit plus rentrer dedans », mais on peut aussi supposer que dans cet afflux désordonné et qui plus est dans l'obscurité, il ne devait pas être facile de se frayer un chemin<sup>63</sup>. Le troi-

<sup>58</sup> F° 4 r°, 10 v° et 9 v°

<sup>59</sup> F° 9 v° et 10 v°.

<sup>60</sup> « Et environ nuyt clouante, ce tesmoing vit lesdits bateaux retourner audit havre et esdits navires y estans et entre les autres bateaux, retournoit les bateaux desdits navires de Saint-Poul, Gracien et Dezou (...). Et dempui environ une heure de nuyt cohiee, ce parlant, Jehan Maucazre et Yvon Jegou estoit sur terre a l'entree dudit havre pour savoir les nouvelles dudit navire brisé, ils virent grant nombre des bateaux desdits navires estans ou havre de Locpezran retourner au bord dudit navire brisé » (F° 6 r°). D'autres ne mentionnent qu'un aller-retour : « un pou paravant soulleil couchant d'iceluy jour, ilz virent aller au bord d'iceluy navire frappé plus de trante bateaux, et ne savoient dire desqueulx ilz estoit. Auxi ne les en virent point retourner pour ce qu'il estoit nuyt avant qu'ilz eussent fait leur retour » (F° 20 r°).

<sup>61</sup> F° 1 v°.

<sup>62</sup> Pont du navire.

<sup>63</sup> F° 2 r°.

sième témoin affirme aussi que le navire était déjà rempli d'eau «jusqu'à la boucle»<sup>64</sup>, en ajoutant toutefois que les bateaux qui en revinrent étaient chargés, «les ungs de vins et les autres d'autres biens»<sup>65</sup>.

Lorsque les questions concernent les noms de ceux qui ont récupéré le plus de biens, les réponses varient d'un récit à l'autre, mis à part la certitude qu'il s'agissait de marins ayant leur navire dans le port du Blavet. Le premier témoin évoque des Bretons (Dommoval de Riantec et trois équipages de Guérande), mais aussi des étrangers (un grand navire d'Espagne et des nefs d'Angleterre)<sup>66</sup>. Ses propos accusent surtout les Anglais qui auraient ramené le plus de choses, mais se rangent finalement du côté de la rumeur publique pour déclarer que «dempuix, il a oy communement dire certain en ceste partie que les bateaux desdiz Gracien et Lesneven, de Guerrande, les bateaux desdiz navires d'Angleterre et le bateau dudit grant navire de d'Ebreurent et emporterent la pluspart des biens dudit navire brisé»<sup>67</sup>. Le troisième témoin annonce plusieurs noms et bateaux, des Bretons des environs ou d'ailleurs (parmi eux deux de Guérande), «d'aultres a luy incongnuz et le parensus des autres bateaux estant aux autres navires desdits etrangers a luy incongneüz», dont trois d'Angleterre et deux d'Espagne. Comme le premier, son récit accuse également les navires de Guérande, d'Angleterre et d'Espagne, tout en épinglant deux marins de Locpezran, Dommoval et Jehan Le Lozic, qui «eurent des biens d'iceluy navire brisé plus que les autres bateaux et gens de celle partie de Locpezran ne de là environ»<sup>68</sup>. Le quatrième témoignage est plus confus puisqu'il mentionne des navires d'Espagne, d'Angleterre, de Normandie, de Flandre ou Zélande dans le port, mais que les équipages s'étant rendus à bord du navire brisé «parloint breton bretonnant»<sup>69</sup>. La sixième déposition fait également allusion à des bateaux bretons mais aussi d'ailleurs. Les témoins semblent encore une fois incriminer surtout les deux bateaux guérandais, les quatre d'Angleterre et les deux d'Espagne, pour être plus importants que les autres et pour en avoir ramené plus de biens<sup>70</sup>.

Les personnes interrogées invoquent des motivations généreuses : il s'agissait pour eux de venir en aide aux Anglais et de mettre la cargaison à

<sup>64</sup> Boucle : sens vague de cale aménagée pour la cargaison (*Nouveau glossaire nautique*, sous la direction de Michel Mollat, Révision de l'édition de Jal publiée en 1848, Paris, C.N.R.S., 1988-1992, 6 vol.).

<sup>65</sup> F<sup>o</sup> 6 r<sup>o</sup>.

<sup>66</sup> Il reste très vague : «tant d'Angleterre que d'ailleurs» (f<sup>o</sup> 2 v<sup>o</sup>).

<sup>67</sup> F<sup>o</sup> 3 r<sup>o</sup> et 3 v<sup>o</sup>.

<sup>68</sup> F<sup>o</sup> 6 v<sup>o</sup>.

<sup>69</sup> F<sup>o</sup> 8 v<sup>o</sup>.

<sup>70</sup> F<sup>o</sup> 10 v<sup>o</sup> et 11 r<sup>o</sup>.

l'abri. En effet certains marins, en arrivant à bord du navire brisé, «disdrent au maistre d'iceluy que son vexeau estoit brisé et perdu et luy conseillerent que eust baillé les biens qui y estoit par estat et inventaire aux gens et bateaux qui estoit venuz a bord affin que plus seürement il et les gens de son navire les peussent recouvrer». Mais ces sauveteurs providentiels auraient essayé un refus et seuls les Anglais venus en bateaux «furent lessez et soufferts en prendre des biens et charger leur bateau ainsi que bon leur sembla»<sup>71</sup>. Il semble bien que les naufragés anglais n'aient pas eu grande confiance à l'égard des arrivants et qu'ils aient préféré s'en remettre à des compatriotes, quitte à établir un arrangement pour la récupération ultérieure des biens. Cette entraide est attestée par les officiers ducaux qui ont rencontré les naufragés lors d'une visite à bord d'un des navires anglais. Mais ce contrat improvisé, cette marque de solidarité (sans doute pas désintéressée) n'ont pas empêché d'autres marins de se servir, notamment des Espagnols et des Guérandais, ce qui est également confirmé par le receveur et le procureur. Le pillage l'emporte sur le sauvetage, ce que confirme le nombre de bateaux revenus chargés malgré le refus des Anglais et le vol frénétique du gréement du navire brisé, les cordages en particulier<sup>72</sup>.

### *L'entreprise méticuleuse des officiers ducaux pour retrouver tous les biens*

Comme le navire a sombré à la marée suivante, les marchandises n'ayant pas été récupérées se sont retrouvées à la côte ainsi que des morceaux d'épaves. Ces restes constituaient une aubaine pour les marins qui ont ainsi écumé la mer et les rives le dimanche matin. Le navire transportait essentiellement du vin et des fruits chargés dans des tonneaux ou barriques qui, par leur étanchéité, assuraient la bonne conservation des marchandises et leur sécurité : «Il était rare qu'après un naufrage à la côte on ne pût récupérer une partie de la cargaison roulée jusqu'au rivage dans les fûts ballottés par la vagues. À voir la constance avec laquelle les seigneurs côtiers poursuivaient le recouvrement des épaves de ce genre, on peut supposer que le contenu des tonneaux ne souffrait pas toujours au point d'être irrémédiablement gâté du contact avec les éléments et que toutes les pipes de vin arrivées

<sup>71</sup> «Et quant leur bateau fut plain, firent mestre et descharger de leurs biens és autres bateaux d'Angloys qui estoit presens. Et recordent que des l'eure que l'on commença a charger les bateaux desdiz autres Engloys, ceux qui estoit entrez oudit navire commencerent a prendre, chacun par son endroit, des biens y estans au plus qu'ilz povoint» (f° 10 v°). Il est noté précédemment que les naufragés avaient mis leur bateau à l'eau, peut-être pour tenter de sauver seuls une partie de la cargaison : «Les gens dudit navire misdrent leur bateau hors avant que autre bateau quelconque y fust arrivé et furent longement a le mettre hors pour ce que le navire bandoit d'un costé» (f° 10 r°).

<sup>72</sup> «Et les autres gens qui estoient entrez oudit navire en avoient prins, couppé et emporté les autres cordages» et de fait, il était impossible de s'en servir pour récupérer les fûts de vin qui se trouvaient dans la cale (f° 11 r°).

à terre n'était pas *de reffus*<sup>73</sup>. L'inventaire des biens le confirme : une partie du vin est gâtée par l'eau de mer, mais certaines pipes ont résisté et le vin y est même déclaré «fort bon»<sup>74</sup>. Il y avait donc un réel enjeu à récupérer ces tonneaux. Pour le receveur ordinaire et le procureur d'Hennebont, œuvrant pour le duc, commence alors un véritable travail de fourmis «pour voir et mettre par escript ce que chacun d'eulx avoit desdits biens»<sup>75</sup>. Leurs témoignages révèlent tout autant une entreprise difficile et parsemée d'embûches, de refus, de dissimulation, qu'un manque flagrant d'autorité lié à leur fonction et du peu de moyens dont ils disposent.

La difficulté première consiste déjà à repérer sur les navires les biens qui auraient pu appartenir aux Anglais, chose qui peut paraître aisée quand il s'agit de débusquer des fûts de vin ou d'importants morceaux d'épave (les mâts par exemple), mais qui l'est beaucoup moins pour des petites marchandises comme les fruits. À chaque embarcation contrôlée, naît le sentiment que l'équipage ne déclare pas tout ce qu'il possède. Le navire espagnol, par exemple, qui transporte du fer, ne peut selon son capitaine cacher des biens volés, ce dont semble douter le receveur<sup>76</sup>. Ce dernier et le procureur décident en outre de se rendre à bord d'un autre navire espagnol le lundi matin, n'ayant pas confiance dans le serment donné par son capitaine<sup>77</sup>. Ils y trouvent d'ailleurs de la marchandise volée qu'ils saisissent, tout en accordant le tiers pour droit de sauvetage, devant l'insistance de l'Espagnol qui a bien compris ses droits et cherche à en tirer profit. Le partage des biens se révèle d'ailleurs difficile, une partie du vin récupéré étant altérée par l'eau de mer. Mais les choses se compliquent au sujet du contrôle du navire guérandais de Gracien Piquetel. Ce dernier, après avoir écouté les remontrances du receveur et ses menaces en cas de non restitution des biens, consulte son équipage et décide finalement de coopérer en échange du droit de sauvetage<sup>78</sup>. La restitution des biens et leur vérification ont lieu à l'église de

<sup>73</sup> Jacques Bernard, *op. cit.*, t. I, p. 226.

<sup>74</sup> F<sup>o</sup> 21 v<sup>o</sup>.

<sup>75</sup> F<sup>o</sup> 13 v<sup>o</sup>.

<sup>76</sup> «Et sercha audit navire assavoir si il y eust trouvé aucuns des vins dudit navire brisé et n'y trouva riens, fors seix jailles d'uylle qui sont seix petitz potz de terre, contenant chacun d'iceulx potz environ une choppinne d'uylle. Et dit que celuy navire estoit chargé de fer et si il eust prins des vins dudit navire brisé, ilz y peussent estre legerement trouvez pour ce que l'on ne les peust cacher. Mais bien peust l'on cacha sucres, argent ou autres choses dudit navire brisé si ceulx Espaigneux en eussent prins. Mais ce tesmoin n'y trouva autre chose. Desqueulx seix petitz potz d'uylle, ce parlant print quatre et en lessa deux pour saulvage. Et au parssus le maistre dudit navire jura par son serment que autre chose n'avoit eu dudit navire brisé» (f<sup>o</sup> 12 v<sup>o</sup> et 13 r<sup>o</sup>).

<sup>77</sup> Le capitaine de ce navire, nommé Martin de Gueldo, affirme n'avoir eu aucun bien : «Et jura par son serment qu'il n'en avoit eu aucuns biens et que son bateau n'y avoit point esté» (f<sup>o</sup> 16 v<sup>o</sup>).

<sup>78</sup> «Ampres lesquelles parolles, ceulx maistres de navire et mariniers parlerent ensembles et respondirent qu'ilz estoient contans d'en faire la raison moyennans que l'on leur eust lessé le tiers qu'ilz disoient leur appartenir pour droit de saulvage» (f<sup>o</sup> 13 r<sup>o</sup>).

Locpezran, où chaque équipage convoqué doit rendre la marchandise avec, en contrepartie, le tiers pour «sauvage». Ce droit semble ici utilisé comme appât pour retrouver un maximum de biens. Mais la réunion ne se déroule pas sous de bons auspices et sous le signe de la confiance : Jehan Le Dezou, par exemple, se fait réprimander pour avoir la veille donné un faux nom<sup>79</sup> ; les Anglais, soupçonnés d'avoir emporté du navire brisé beaucoup de biens, n'en rendent qu'une petite quantité<sup>80</sup>. Mais le doute subsiste surtout à l'égard de Gracien Piquetel, suspecté de ne pas avoir tout déclaré<sup>81</sup>. Les officiers décident alors de fouiller son navire, accompagnés par deux Anglais du navire brisé afin de pouvoir reconnaître la marchandise camouflée. Ceux-ci sont très mal reçus par les Guérandais, l'un d'eux brutalisant même un Anglais jugé trop curieux.

### *L'inventaire des biens*

Les biens du bris se situent au cœur de l'acte et sont l'objet de toutes les sollicitations. La responsabilité des officiers apparaît décisive dans cette enquête puisqu'ils sont responsables vis-à-vis du duc et à plusieurs reprises sont évoquées les modalités de garde des objets récupérés, notamment les fûts de vin. Leur zèle s'explique sans doute par le profit dont ils pouvaient bénéficier. Le procureur a ainsi pour lui-même gardé une pipe de vin, don confirmé par le sénéchal dans l'inventaire. Le recouvrement d'un maximum de biens apporte sans doute aux officiers la garantie d'être payés de leur salaire ou de leur part des biens comme il est dit en introduction à l'inventaire des biens. On ne peut qu'être frappé par la minutie de cette procédure de saisie. La première tâche consiste en la saisie des biens au nom du duc et pour cela, deux méthodes sont possibles : la restitution volontaire, après déposition sous serment à l'église de Locpezran, ou bien la saisie directement à bord des navires, mais aucune n'est véritablement efficace contre la fraude. Immédiatement retrouvés, les biens du bris sont identifiés et inventoriés. Ainsi, les tonneaux ou pipes de vin sont pesés, l'état du bois décrit et le vin goûté, comme ce tonneau récupéré sur le bateau de Guillouyc qui «fut poeczé en la presence de ce parlant (le receveur) et y fut trouvé du vin, et estoit le fust bleczé et rompu par ung bout tellement que la mer y estoit entree et l'avoit empiré tellement que le vin n'estoit gueres bon»<sup>82</sup>. Il arrive souvent que le tiers des biens soit restitué au prétendu sauveteur, on s'en doute après d'après négociations et marchandages. Ces indications nous ren-

<sup>79</sup> F° 14 r°.

<sup>80</sup> Jouhan Guyvyon de Bristol n'a rien à rendre, Symon Drit ne possède que «deux pippes de vin, deux cabaz de figues, ung cabatz de raisin et deux coffres» (f° 14 r°).

<sup>81</sup> Ce sont surtout les Anglais qui ont rejeté toute responsabilité sur l'équipage de Gracien et qui en ont fait part aux officiers, se disculpant ainsi par la même occasion (f° 18 v°).

<sup>82</sup> F° 12 v°.

seignent d'ailleurs sur le prix estimé de certains produits, puisque dans certains cas, les officiers préfèrent récupérer la marchandise et dédommager financièrement les sauveteurs. Jehan Le Carne, détenteur d'une pipe de vin, reçoit ainsi quarante sous monnaie (soit 0.24 sous le litre si on estime la pipe de vin à 500 litres) et pareillement, Jehan Le Coz, pour une pipe de vin «non aouillée», en reçoit vingt-cinq sous monnaie (soit 0.15 sous)<sup>83</sup>. Une grande quantité semble avoir été donnée aux sauveteurs, puisque selon le procureur, les marins ont accepté de rendre les biens «moyennant que le tiers leur fust demouré pour saulvage pour ce que disoint que c'estoit bris, auxi disoint que autrement n'en eusse rien fait», ce qui en dit long sur l'autorité et les moyens d'action dont disposaient les officiers ducaux. L'inventaire des biens ne mentionne pas en revanche tout ce qui a été restitué. Les marchandises récupérées sont mises sous arrêt et marquées au nom du duc, puis sont transportées en un lieu de garde à Hennebont, au moyen d'une escaffé appartenant à Jouhan Le Coz<sup>84</sup>. Durant cette procédure de récupération et d'inventaire, les navires reçoivent l'ordre de ne pas quitter le port, «estoint arrestez oudit havre de l'auctorité du duc», en particulier celui du Guérandais Gracien Piquetel, et leur est faite «deffence auxdits nommez de non deplaczer ne mectre celuy navire hors dudit havre à la paine de dix mil francs», menace qui n'a visiblement pas effrayé les marins<sup>85</sup>. En effet, à l'exception des Espagnols, les navires étaient tous partis le mercredi matin, échappant à toute nouvelle perquisition<sup>86</sup>.

Le vin constitue l'essentiel de la marchandise transportée et récupérée. Son origine est vraisemblablement portugaise, d'après les «fustz, tonneaux et pippes qui estoint de la forme de la taille de Portugal» et d'après l'inventaire qui mentionne du «vin blanc d'Osoye»<sup>87</sup>. Plusieurs unités de mesures sont utilisées : le tonneau ou «tonneau masle», la pipe et plus rarement la botte. L'inventaire mentionne en tout vingt-cinq pipes et quatre tonneaux, soit en théorie 16 500 litres si on prend en compte la jauge bordelaise, selon laquelle la pipe contenait 500 litres et le tonneau 1 000 litres<sup>88</sup>. Mais en réalité, la quantité retrouvée devait être moindre puisque les fûts ne sont pas pleins. Pour mesurer le tonnage du vin «sauvé», les officiers mesurent la

<sup>83</sup> Un vin non aouillé est un vin dont l'évaporation n'a pas été compensée par l'apport d'un vin identique.

<sup>84</sup> À bord du navire de Martin de Gueldo de Saint-Sébastien «trouverent du vin dudit navire brisé, savoir en trois tonneaux et trois pippes qui n'estoint pas plaines. Et le mercherent de par le duc» (f° 13 v°).

<sup>85</sup> F 19 r°. «Arresta oudit havre, de par le duc, le navire dudit Gracien et toutes les marchandises y estant, et luy fist deffense de par le duc non enfreindre ledit arrest a certaine grosse paine» (f° 15 r°).

<sup>86</sup> Tous sont partis «fors les Espaigneux qui y demourerent pour aucun temps» (f° 15 v°).

<sup>87</sup> F° 2 r° et 21 v°.

<sup>88</sup> BOCHACA, Michel, *Les marchands bordelais au temps de Louis XI, espaces et réseaux de relations économiques*, Ausonius, Scripta Varia, 2, Bordeaux, 1998, Lexique.

quantité manquante en «poussées». Il pourrait s'agir de l'unité de longueur du pouce, équivalant à 2,7 cm, qui, si elle est pratique pour celui qui calcule le vin manquant, ne facilite pas le décompte. Dans deux cas la quantité absente correspond à la moitié du fût. Le vin sauvé est également apprécié qualitativement. L'inventaire utilise en effet tout un dégradé de remarques gustatives, du meilleur vers le moins bon : «fort bon», «bonne», «bonne et non pas des meilleures», «gueres bonnes», «aucunement bon et non pas fort bon», le pire étant : «ne vault riens pour ce que n'est que mer». Le problème est bien de mesurer à quel point le vin est gâté par l'eau de mer, ce qui à première vue peut paraître étonnant. Quel était l'intérêt en effet de mesurer approximativement la quantité d'eau salée ? Sans doute pour deux raisons : tout d'abord, il devait s'agir d'estimer le plus précisément possible l'ensemble des biens sauvés, soit pour dédommager les Anglais qui affirment de leur côté que leur cargaison s'élevait à trois cent livres, soit pour dédommager les officiers, soit pour vendre cette marchandise et en verser le montant dans les caisses ducales. Il pouvait également s'agir d'estimer la part qui revenait au duc et celle qui incombait à l'amiral de Bretagne. Celui-ci, chef militaire sur mer, réclame dès 1407 le droit de profiter des «debaz dessus la mer entre mariniers et autres genz et des debaz de la vendicion des ves-seaux ; et mesmes qu'il doit avoir les vins sallez et celz qui seront senz barre, les cordages rompuz, de futaille vuidez, des pieces de matz et vergues»<sup>89</sup>. Par conséquent, un fût de vin gâté ou même vide devait être inventorié comme tel, tout comme les apparaux du navire qui normalement étaient aussi remis à l'amiral.

Les cales des navires recelaient également d'autres biens, en particulier de produits du midi : de l'huile (sans doute de l'huile d'olive), des fruits variés : figues, oranges, citrons, grenades, raisins, ainsi que des pommes et des oignons qui eux ne sont pas spécifiquement du Sud. Les fruits n'apparaissent qu'en très petites quantités dans l'inventaire, des figues et des raisins, peut-être sous forme séchée, puisque ceux trouvés sur les rives le lendemain du naufrage ont été jugés trop endommagés. Sont également mentionnés des pots de confiture<sup>90</sup>, ainsi que des pains de sucre, provenant certainement de l'île de Madère, via Lisbonne, qui apparaît déjà comme un «grand entrepôt colonial»<sup>91</sup>. Selon les dépositions de Jehan Desportes, Guillaume Rollantre

<sup>89</sup> BLANCHARD, René, *Lettres et mandements de Jean V, duc de Bretagne*, Société des Bibliophiles bretons, Nantes, 1889-1895, n° 772, cité par LAURIOT-PRÉVOST, Catherine, *La guerre de course en Bretagne pendant la guerre de Cent Ans et jusqu'à la fin du XV<sup>e</sup> siècle*, D.E.S., Paris, 1966, p. 23.

<sup>90</sup> Les confitures portugaises étaient très appréciées (MATHOREZ, Jules, «Notes sur l'histoire de la colonie portugaise de Nantes», *Bulletin hispanique*, t. XV, janvier-mars 1913, p. 317).

<sup>91</sup> BOISSONNADE, P., «Le mouvement commercial entre la France et les îles Britanniques au XV<sup>e</sup> siècle», *Revue Historique*, t. CXXXIV, juillet-août 1920, p. 225. Guillaume Fainxant affirme qu'il a vu dans le bateau de Dommoval, qui revenait du navire brisé, «un langeul et ung manteau de Frise plains de pains de sucre, ne scet a certain a combien y en avoit mais dit qu'il y en pouvoit avoir deux douzaines de pains de sucre ou plus» (f° 6 v°).

et Jean Guillouyc, quinze pains de sucre ont été retrouvés, dont sept étaient abîmés et cinq sont donnés aux témoins pour dédommagement. Ceux-ci en vendent trois, ce qui permet de connaître le poids du pain (1,3 kg) ainsi que son prix : «Ilz donnerent ung pain a l'église et chapelle de Notre Dame de l'Armor, ung autre pain donnerent a ung chappellain nommé Dom Jehan Rocgueda pour prier Dieu pour les marchans a qui ceulx biens avoient esté. Et les autres troys pains rompus demourerent a ledit Guillouyc qui les vendit la somme de vignt soulz au recteur de Ploemeur. Et pesoient ceulx troys pains environ huyt livres de sucres»<sup>92</sup>. Le navire anglais transportait également des objets précieux, mais seules des pierres de turquoises sont notées dans l'inventaire, alors que dans leur requête, les Anglais ont mentionné «un sac de graine à taindre escarlate», graine destinée à teindre les lainages en orange ou en rouge, et de l'or estimé à «cent quatre vigntz croesades et environ vignt soulz monnoie d'Angleterre vallant deux nobles à la rose »<sup>93</sup>.

Riche sur le plan de la navigation et sur l'insertion de la Bretagne dans les échanges maritimes, cette enquête nous livre également des renseignements non moins intéressants sur la présence étrangère dans le port du Blavet et surtout sur la perception de cette présence par les Bretons.

### Une vision de la présence étrangère en Bretagne

Plusieurs indications sur la présence étrangère dans un port breton à la fin du xv<sup>e</sup> siècle sont mentionnées au cours de la procédure, présence qui était loin d'être négligeable à la lecture du nombre de bateaux extérieurs au duché dans les témoignages. La Bretagne apparaît bel et bien comme une «place de choix pour les escales»<sup>94</sup>. Cela laisse supposer que les populations côtières de Locpezran, et en particulier les marins, ont l'habitude de voir arriver des navires étrangers à ce port, bretons ou autres. Sans que l'on puisse systématiquement parler d'une méfiance à l'égard de celui qui vient d'ailleurs, on constate néanmoins une identification de celui «qui n'est pas du coin», qui est hors de l'univers familier et par conséquent, une certaine conscience de l'étranger. Ainsi, quelques renseignements sur les relations

<sup>92</sup> F<sup>o</sup> 11 v<sup>o</sup>.

<sup>93</sup> F<sup>o</sup> 1 r<sup>o</sup>. Croesades : cruzados portugais, monnaie d'or frappée à partir de 1457 (SPUFFORD, P., *Money and its use in medieval Europe*, CUP, Cambridge, 1988, p. 321-322). Noble à la rose : monnaie anglaise. «Vers 1476, les monnaies d'or anglaises sont attirées plus vers la France que vers la Bretagne : le noble à la rose négocié dans le royaume à 73 sous 6 deniers tournois ne l'est en Bretagne qu'à 63 sous 4 deniers bretons, soit au taux de change de l'écu breton, à 68 sous 4 deniers tournois» (TOUCHARD, Henri, «Les brefs de Bretagne», *op. cit.*, p. 298).

<sup>94</sup> LAURIOT-PRÉVOST, Catherine, «La guerre de course en Bretagne pendant la guerre de Cent Ans», *Bulletin Philologique et Historique (jusqu'en 1610)*, Paris, 1966, vol. 1, p. 61-79.

entre Bretons et étrangers ainsi que le regard porté sur l'autre apparaissent tout au long de cette enquête et la question se pose de savoir où commence l'étranger pour des marins du Blavet, tout en ayant conscience de la difficulté d'y répondre, dans ce cas précis, à partir de cette seule source juridique.

L'étranger se définit d'abord par son origine géographique. Le navire brisé est explicitement mentionné comme anglais par les témoins. Pourtant, les dépositions font planer un doute quant à la reconnaissance de la nationalité lorsque le navire heurte le rocher, certains témoins affirmant n'avoir connu l'origine anglaise du navire qu'en parlant avec des équipages qui revenaient de son bord après le naufrage, d'autres disant avoir vu «un navire que l'on disoit estre d'Angleterre»<sup>95</sup>. Mais est-ce sincère ? Les marins ont repéré de loin des signes distinctifs, comme le tonnage de l'embarcation, sans doute avaient-ils reconnu sa provenance, peut-être connaissaient-ils le navire pour l'avoir déjà vu dans un autre port<sup>96</sup>. Les nationalités et les origines géographiques sont précisées systématiquement, sans doute à la demande des enquêteurs. On peut ainsi établir plusieurs échelles de l'étranger selon le degré d'éloignement par rapport au paysage des marins du Blavet, de Locpezran et de ses environs (Plœmeur, Larmor, Riantec, Locmalo, Plouhinec, Hennebont, Groix). Le premier cercle serait constitué des marins provenant d'autres ports bretons, en particulier situés au nord ou à l'ouest du Blavet : Saint-Brieuc, Paimpol, Saint-Malo, Saint-Pol-de-Léon, Le Conquet, Audierne, Concarneau ou encore Bénodet. Sont mentionnés également des marins issus «d'autres contrees de nostre pays et duché», notamment des Guérandais<sup>97</sup>. Puis viennent des équipages de Normandie et de France, ainsi que d'autres «navires desdits estrangers à luy incongneuz qui estoit oudit havre», des Anglais, des Flamands, des Espagnols<sup>98</sup>. Cependant, ce qui définit l'étranger n'est pas uniquement son extériorité par rapport au duché, même si cet argument a son importance.

Le critère linguistique se superpose à l'origine géographique pour désigner celui qui vient d'ailleurs et intervient à la fois comme facteur identitaire et comme facteur de différenciation. Il permet d'établir nettement la différence entre l'inconnu (mais breton) et l'étranger, se situant hors de l'espace communautaire. Un témoin évoque ainsi ses compatriotes en ces termes : «D'autres de contrees de ce pays et duché, queulx navires et les gens y estans estoit à luy incongneuz mais parlant langage breton et disoit on qu'ilz estoit desdites parties», de même que «ne sceürent qui ilz estoit ne de quelle par-

<sup>95</sup> F<sup>o</sup> 1 v<sup>o</sup> et 19 v<sup>o</sup>.

<sup>96</sup> Le tonnage de l'embarcation pouvait différencier un navire du Blavet qui devait être de petit tonnage avec d'autres plus importants, comme ici les navires de Guérande, d'Angleterre ou d'Espagne.

<sup>97</sup> F<sup>o</sup> 1 v<sup>o</sup>.

<sup>98</sup> F<sup>o</sup> 5 v<sup>o</sup>.

tie de Bretagne, mais dient que ilz parloint breton bretonnant»<sup>99</sup>. On peut noter au passage le bilinguisme de la Bretagne mentionné au cours de l'enquête, ce qui complique la définition de l'identité (donc de l'étranger) sur ce seul critère. Les marins du Blavet parlent breton mais l'acte est rédigé en français, langue utilisée par les officiers ducaux (qui devaient néanmoins connaître le breton). Se pose également le problème crucial que rencontre un équipage naufragé en pays de langue étrangère. Selon la déposition du procureur, «Guillouyc, lequel parle bien langage d'Angloys, qu'il avoit en celuy mesme langage prié et requis les Angloys dudit navire brisé de bailler leur dite marchandise auxdiz bateaux», se voit pourtant interdire l'accès à bord du navire en perdition par les Anglais qui n'ont pas confiance pour autant. La langue ne rapproche pas nécessairement entre eux des marins animés par des motivations opposées. Mais en aucun cas cette différence n'est présentée comme un obstacle aux communications, puisqu'on apprend qu'un Breton au moins utilise le langage de Cornouaille et que plusieurs Anglais parlent français. Le procureur a ainsi pu s'entretenir avec des membres de l'équipage naufragé, ainsi qu'avec leur capitaine, même si ce dernier ignore le français : «Queulx maistre et compaignons furent par ce parlant interrogez par leurs sermens du nombre des biens estans oudit navire brisé et tesmoignerent ensemble par le rapport dudit mestre, qui parlant aucunement françois et plusieurs des autres, parlant bon françois»<sup>100</sup>. De plus, les dépositions des officiers montrent que les étrangers, Anglais et Espagnols, sont questionnés de la même façon que les autres marins, sans que le problème linguistique soit mentionné. Le receveur et le procureur expliquent même le droit de bris à un marin espagnol pour le contraindre de rendre les biens qu'il cache, mais ils ont la même démarche avec les Guérandais. Tous les équipages, quelle que soit la nationalité, sont appelés à restituer les biens à l'église de Locpezran, après avoir prêté serment et tous ont pu bénéficier du droit de sauvetage.

Les Anglais ne semblent pas avoir reçu de traitement particulier du fait de leur nationalité. On ne perçoit pas de réel regard d'exclusion, mais pas non plus de traitement de faveur. Ils ont été pillés par d'autres nationalités, pas uniquement par des Bretons de Locpezran. En fait, on les a considérés d'abord comme des marins et qui plus est comme des naufragés. D'ailleurs, les moins appréciés des témoins seraient plutôt les Guérandais, peut-être considérés tout autant comme étrangers aux yeux des habitants de Lopezran<sup>101</sup>. Chose éton-

<sup>99</sup> F° 5 v° et 8 v°.

<sup>100</sup> F° 18 r°.

<sup>101</sup> Les Guérandais ou les Croisicais sont souvent cités à cette époque pour des faits de piraterie (GALLICÉ, Alain, «Les bavures de l'action corsaire : l'exemple du Croisic, 1450-1540», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 2002, t. 109, n° 3, p. 7-17). Guérande est en outre mentionnée comme une des bases les plus importantes de la piraterie dans beaucoup d'actes (RUSSON, Marc, «La piraterie à la fin du Moyen Age : l'insécurité maritime dans l'Atlantique et sur les côtes de Bretagne aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles», *Bulletin de la Société archéologique d'Ille-et-Vilaine*, 1990, t. XCII, p. 40).

nante, les officiers ne mentionnent pas dans leur déposition la demande de présentation des «brefs de sauveté» qui auraient permis d'éviter la saisie<sup>102</sup>. Les marchands venant du Portugal ont très certainement choisi de se rendre directement jusqu'à leur port de destination et ont ainsi pris le risque de ne pas s'acquitter des brefs de Bretagne<sup>103</sup>. Le mauvais temps a tout simplement contrarié leur plan. De plus, il était admis que la confiscation pouvait être évitée si l'équipage pouvait sauver la marchandise (avec ses propres moyens ou avec de l'aide extérieure), mais cette clause restrictive n'est pas utilisée ici. Le droit de bris s'appliquait peut-être à ce cas précis, mais la précipitation avec laquelle tout le monde a voulu obtenir le plus de biens possible fait naître des doutes. C'est sans doute ce qui explique la requête postérieure des Anglais qui, ne pouvant se résoudre à la saisie de leurs biens, ont pris connaissance avec les rouages administratifs bretons, à moins qu'ils ne les connussent déjà, pour relancer la procédure.

Cette procédure inquisitoire ne permet pas de reconstituer fidèlement et objectivement le déroulement de la tragédie, on reste même «sur sa faim» puisque on ne connaît pas la décision du juge, à savoir la saisie définitive ou la main-léevée comme le demandaient les Anglais. Elle est incomplète également car il manque le point de vue des victimes qui aurait permis de compléter certains points sombres et surtout de sortir de la «langue de bois» inhérente à chaque témoignage. La reconstitution de l'interrogatoire met en exergue une certaine hypocrisie de la part de certains témoins qui ne savent pas grand chose la plupart du temps ou qui restent dans de vagues considérations, notamment en ce qui concerne le contenu précis des marchandises récupérées, alors que tout le monde ne semble parler que de cet événement à Locpezran. Ce document n'en reste pas moins intéressant puisqu'il a l'avantage de nous offrir deux regards particuliers sur un naufrage, celui des gens de mer et celui des officiers qui, malgré quelques petites différences, ont pour point commun la recherche du profit et la protection de leurs propres intérêts. On peut enfin noter l'absence de solidarité véritable entre les autres gens de mer sauf peut-être entre compatriotes : les autres Anglais ont hébergé à leur bord les naufragés, leur permettant ainsi de sauver et de cacher des biens. Mais là encore, il s'agit certainement d'une aide très intéressée. Peu importait finalement que le navire ait été anglais, ce qui comptait avant tout, c'est bel et bien ce qu'il transportait. L'inventaire des biens à la fin de l'acte ne donne certes qu'une estimation de la cargaison de départ, mais cela suffit pour imaginer les appétits des observateurs du naufrage.

Laurence MOAL

<sup>102</sup> D'autres enquêtes mentionnent explicitement la recherche d'information par rapport aux brefs. Par exemple, lors d'une séance du conseil ducal le 30 janvier 1460, à propos d'un naufrage d'un bateau de Saint-Gilles près de Ruys, il est demandé aux officiers de s'informer si les marchands avaient pris des brefs, pour savoir si la marchandise, saisie par le receveur et le procureur, doit être restituée (Christian Rouaud, *op. cit.*, t. II, p. 141).

<sup>103</sup> BERNARD, Jacques, *op. cit.*, t. I, p. 413. À noter également que dans plusieurs affrètements, les brefs ne sont présentés que comme une éventualité (*Ibid.*, p. 425, n. 247).

*RÉSUMÉ*

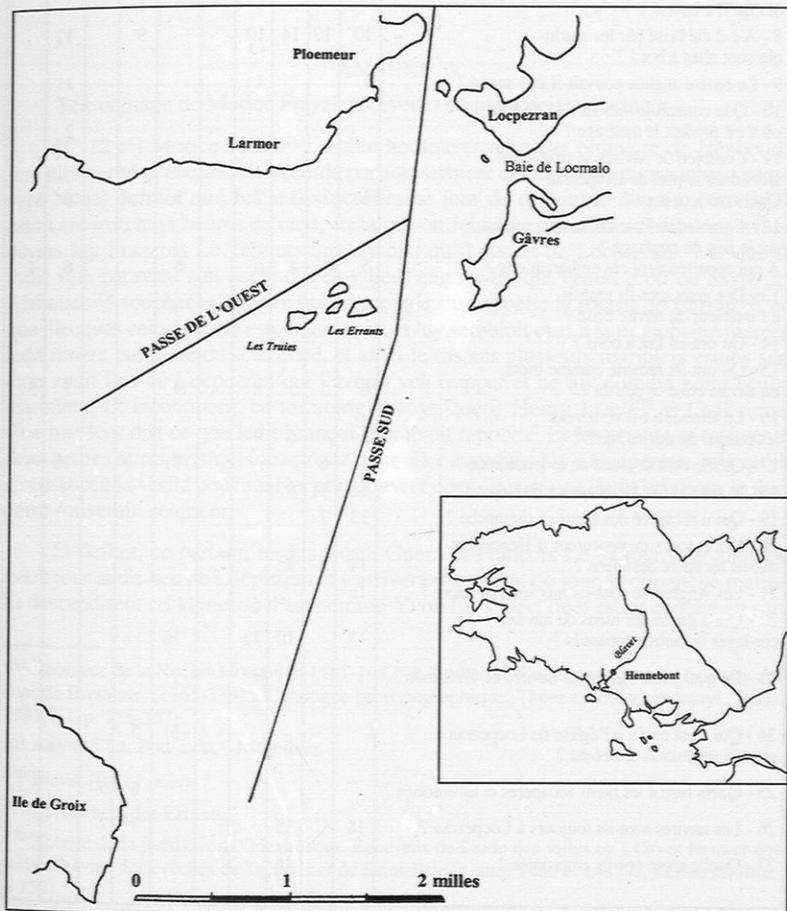
Un navire anglais s'échoue à l'entrée du Blavet le 19 décembre 1478. Une enquête est instruite le 6 janvier suivant, à la demande de l'équipage, victime à la fois du pillage effectué par les marins alors présents dans le port, puis de la saisie par les officiers ducaux, selon le droit de bris alors en vigueur.

Les mésaventures des marins anglais transparaissent tout au long de cette procédure judiciaire (conservée aux Archives départementales de Loire-Atlantique) mais à travers le prisme des Bretons interrogés pour connaître le déroulement du naufrage et les conditions de la récupération des biens. L'image des Bretons se perçoit ici au moyen du traitement réservé à l'étranger.

ANNEXE I  
L'entrée du Blavet**La description de l'entrée du Blavet par un témoin :**

«Ilz sceurent et congnoëssent de longtemps ou sont les rochers de Herran, ainsi vulgairement nommez et appellez et disent qui sont situés devant le havre de Blahouez a distance d'environ demye lieue hors celuy havre, entre ledit havre et l'isle de Groy. Et tiennent ceulx rochers de long au travers de la mer, entre la coste de Ploemeur et la coste de l'isle de Gavre environ ung trect de cannon. Disent auxi que entre le bout d'iceulx rochers devers celle isle de Gavre et la coste d'icelle isle, y a deux bon escheneaulx et entre les deux y a un roc qui se nomme le Bas Treux\* et recordent que ceulx deux escheneaulx sont fors bons pour venir et entrer dedans le havre de Blahouez. Et entre l'autre bout desdits rochers de Herran et ladite coste de Ploemeur, y a ung grant escheneau bon et sur en tout temps et toutes mares pour venir dedans celuy havre de Blahouez et y pourroit bien venir cinquante ou saixante navires coste a coste sens peril ni dangier» (f<sup>o</sup> 19 v<sup>o</sup>).

\* Sans doute le rocher des Truies, situé près des Errants.



## ANNEXE 2

Questions récompenses / Témoignages	1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	6 <sup>e</sup>	7 <sup>e</sup>	8 <sup>e</sup>	9 <sup>e</sup>	10 <sup>e</sup>
1 - Nom et âge du témoin	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2 - Pourquoi le témoin était-il à Locpezran ce jour-là ?	2									
3 - Le témoin a-t-il vu le navire arriver et heurter le rocher le samedi 19 décembre 1478 ? Que sait-il de l'accident ?	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2
4 - A quel moment le témoin s'est-il rendu à Locpezran ?							3	3		
5 - Quels navires ont été visités et contrôlés par le témoin ?							4	4		
6 - Comment le navire s'est-il brisé ?		9	12	3		3	8		4	3
7 - Le navire s'est-il brisé dès qu'il a heurté le rocher ?	15		13	5		4				
8 - A-t-il été brisé par les marins qui sont allés à bord ?	10	10	14	10			9		12	
9 - Le navire anglais pouvait-il être sauvé ?	9			4					11	
10 - Que connaît le témoin de l'endroit où s'est produit le naufrage ?									2	
11 - Combien de navires se trouvaient alors dans le port de Locpezran ? Quel était leur nom ?	4	3	3	7		5			5	
12 - Combien de bateaux se sont rendus sur le lieu du naufrage ? A qui appartenaient ces embarcations ?	5	4	4	6		6			6	4
13 - Des gens sont-ils rentrés à l'intérieur du navire brisé ?	7					7				
14 - Qu'ont-ils fait à bord ?						8				
15 - Qu'ont-ils ramené comme biens du navire brisé ce soir-là ?	6	5	5	8		9			7	5
16 - Le témoin a-t-il vu revenir les marins du navire brisé ?	8		6	9					8	
17 - Quelle était la situation le lendemain ?	11	6	7			11			10	
18 - Y avait-il des biens autour de l'épave ?	12	11	8						9	
19 - Qui a récupéré des biens ce dimanche ?	13	7								
20 - Les bateaux du procureur d'Hennebont ont-ils récupéré des biens ?	14	8	9							
21 - Les Anglais se sont-ils mis sur leur ancre ?	16									
22 - Qui a gardé des biens du navire, cordages ou autres appareils ?	17		10	11		10				
23 - De quel poids étaient les navires de Guérande ?			11							
24 - Qui s'est rendu à l'église de Locpezran pour la restitution des biens ?						5	5			
25 - Quels furent les biens récupérés et inventoriés ?							6	6		
26 - Les navires sont-ils toujours à Locpezran ?	18		15				7	7		
27 - Quelle route ont-ils empruntée ?			16							

Le sénéchal de Broerech, selon la procédure inquisitoriale, a dû préparer à l'avance une grille d'interrogatoire. Nous avons tenté de la reconstituer, dans un tableau de synthèse, à partir des dix dépositions (la septième et la huitième étant celles du receveur et du procureur).

Les questions posées aux témoins n'apparaissant pas explicitement (sauf lorsque la phrase commence par «Interrogé...»), elles ont été recomposées, à partir des réponses qui reviennent parfois d'un témoignage à un autre. Dans le tableau suivant, toutes les questions ayant pu être identifiées sont reformulées.

Il est possible d'individualiser chaque déposition puisque l'ordre des questions apparaît dans les colonnes des témoignages.

### ANNEXE 3

#### Témoignage de Morice Fraval, receveur ordinaire de Hennebont

[f° 12 r°] Morice Fraval<sup>104</sup>, noble homme et receveur ordinaire de Henbond, jure dire verité et enquis, dit, recorde par son serment que le sabmadi prouchain paravant Nouel derrain que fut le dix neuffiesme jour de decembre derrain, comme il estoit environ huyt heures de nuyt, en la meson Jehan Le Tenours a Henbond, arriva devers luy François Le Tenours qui luy dist qu'il venoit de Locpezran<sup>105</sup> et que il avoit veü, paravant son partir d'iceluy lieu, ung navire qui venoit droit ou havre de Blahouez<sup>106</sup> toucher et frapper sur un roc que l'on appelle le rocher de Herran<sup>107</sup> et que illecques celuy navire estoit demouré, et luy sembloit que, a la prouchaine maree, ledit navire eust esté du tout brisé, et ainsi le disoient plusieurs mariniers estans sur terre audit lieu de Locpezran qui l'avoient veü frapper et ne luy nomma point ceulx mariniers. Et incontinent, ce tesmoing envöya querir Henry Juzel<sup>108</sup> et Guillaume Guern et leur dist ce que ledit François luy avoit rapporté. Et les pria de se trouver a deux heures apres mynuyt touz prestz pour aller avecques luy a Locpezran, afin qu'il en eust sceü la verité pour saulver et recouvrer ce qu'il eust peü dudit bris pour le duc notre souverain seigneur.

Et deffait, ce parlant, lesdits Juzel, Guern et François Le Tenour s'en allerent avant jour audit lieu de Locpezran et y arriverent au point du jour, le dimanche matin. Et descendirent en la meson d'un nommé Yvon Le Tallec, quel estoit couché en son

<sup>104</sup> Receveur de la Roche-Moisin en 1481-1482 (J. Kerhervé, Finances et gens de finances des ducs de Bretagne, (1365-1391). Catalogue prosopographique, Thèse de doctorat dactyl., Paris, 1986, t. I, p. 156-157).

<sup>105</sup> Aujourd'hui Port-Louis, Morbihan.

<sup>106</sup> Blavet (Port-Louis).

<sup>107</sup> Les rochers des Errants.

<sup>108</sup> Notaire de la juridiction d'Hennebont. Receveur de l'aide des villes en 1486 et fermier des ports et havres des évêchés de Tréguier et de Saint-Brieuc entre 1486 et 1487 (J. Kerhervé, *Ibid.*, p. 157).

lit, et ce parlant l'appella et luy demanda les nouvelles et si ledit navire estoit brisé ou non. Lequel repondit qu'il ne le savoit, mais que environ mynuyt, il avoit ouy ung grant cry ouudit havre et qu'il pansoit que s'estoient les gens dudit navire qui l'avoient amené a terre. Et apres ce parlant s'en alla a la maison d'un nommé Thebaud Le Gallic, dudit lieu de Locpezran, lequel il trouva pareillement en son lit et l'appella, luy demandant si ledit navire estoit brisé ou non, a quoy respondit celuy Gallic que deffait il estoit brisé.

Et tout incontinent, ce parlant s'en alla sur la coste de la mer et envoya ledit Henry Juzel en l'isle de Gavre<sup>109</sup> pour faire dilligence de sauffver ce que la mer eust gecté en celle coste. Auxi, envoya ledit François Le Tenour sur l'autre coste, devers Ploemeur, pour sauffver pareillement ce que y eust esté trouvé. Et ce parlant fist equippez pour luy le bateau [f° 12 v°] Jouhan Le Coz pour aller de sa personne au lieu dudit bris avenu. Et deffait, il et en sa compaignie Guillaume Guern, Jouhan Coz et plusieurs mariniers, des noms desqueulx n'est a present recordé, allerent en celluy bateau jucques audit lieu qui est environ demy lieue hors du havre de Blahouez, entre celuy havre et l'isle de Groy. Et illecques trouva ce tesmoign une piecze dudit navire qui estoit gectee sur un grant roc. Auxi trouva plusieurs bateaux et mariniers qui y estoient allez pour sercher<sup>110</sup> les biens dudit navire et prandre ce que en peussent trouver. Et pour ce que ce parlant, entre autres, y trouva le bateau de Jehan Guillouyc qui avoit et tenoit un tonneau de vin, se mist dedans celuy bateau pour passer a Ploemeur. Et renvoya lesdits Jouhan Le Coz, Guillaume Guern et autres mariniers estans oudit premier bateau a Locpezran pour sercher celle coste. Et comme ce tesmoign fut a terre sur ladite coste de Plouemeur<sup>111</sup>, fist pieczer ledit tonneau de vin que les gens d'iceluy bateau conduisoient et deffait, fut poeczé en la presence de ce parlant et y fut trouvé du vin, et estoit le fust bleczé et rompu par ung bout tellement que la mer y estoit entree et l'avoit empiré tellement que celuy vin n'estoit gueres bon. Toutesfoiz, tel qu'il estoit, fut tiré d'iceluy fust et en furent emplyes une pippe et demye que ce parlant garde et encore demoura ung pou d'iceluy vin.

Et ampres, ce parlant s'en alla en la maison dudit Guillouyc et trouva en icelle maison quinze pains de sucre dont en y avoit deux entiers et les autres estoient rompuz et gastez jucques a environ le quart de chacun pain, desqueulx quinze pains ce parlant, print dix pains pour le duc et les cinq autres demourerent pour droit de sauvage<sup>112</sup> avecques ledit Guillouyc pour ce que l'on disoit et tenoit notoirement en celles parties que s'estoit bris.

Et ampres disgner, ce parlant s'en alla audit havre de Blahouez, ouquel y avoit lors plusieurs navires, tant d'Engleterre, d'Espagne, d'Irlande, Zelande, de Normandie, de Saint Malo et autres parties de Bretagne, jucques au nombre d'environ quarante ou cinquante navires comme luy semble. Et en ung bateau alla premierement a ung navire d'Espagne nommé la carvelle Notre Dame du Passage, dont estoit maistre Perrot de Gracia. Et serchea audit navire assavoir si il y eust trouvé aucuns des vins dudit navire brisé et n'y trouva riens, fors seix jailles d'uylle qui

<sup>109</sup> Presqu'île située à l'embouchure du Blavet.

<sup>110</sup> Chercher.

<sup>111</sup> Près de Larmor, à l'embouchure du Blavet, en face de Locpezran.

<sup>112</sup> Droit de sauvetage.

[f° 13 r°] sont six petitz potz de terre, contenant chacun d'iceulx potz environ une choppinne d'uyll. Et dit que celuy navire estoit chargé de fer et si il eust prins des vins dudit navire brisé, ilz y peussent estre legerement trouvez pour ce que l'on ne les peust cacher. Mais bien peust l'on cacher sucres, argent ou autres choses dudit navire brisé si ceulx Espaigneux en eussent prins. Mais ce tesmoin n'y trouva autre chose. Desqueulx six petitz potz d'uyll, ce parlant print quatre et en lessa deux pour saulvage. Et au parssus le maistre dudit navire jura par son serment que autre chose n'avoit eu dudit navire brisé.

Et ce fait, ce parlant s'en alla a ung navire de Guerrande nommé la Marie de la Roche, ouquel estoit maistre Gracien Piquetel. Et envoya querir pour venir devers luy en celuy navire touz les maistres des navires de Guerrande et autres parties de Bretagne, lors estans oudit havre. Plusseurs desqueulx se y rendirent et illecques leur fist remonstrance du bris et comme il appartenoit au duc nostredit souverain seigneur et que ceulx qui estoient subgitz du duc ne devoit aucune chose receler de la verité. Et les pria et somma de par le duc de luy rendre et restituer ce qu'ilz et les gens de leurs navires avoient eu et recouvré des biens d'iceluy bris, mesmes leur dit que, si ilz ne eussent voulu y oboyr et faire la raison avant partir dudit havre, qu'il en eust fait rapport au duc et a messeigneurs de son conseil et leur eust convenu aller a Nantes ou ailleurs, la part ou le duc ordonneroit, pour en faire et souffrir la raison. Ampres lesquelles parolles, ceulx maistres de navire et mariniers parlerent ensembles et respondirent qu'ilz estoient contans d'en faire la raison, moyennans que l'on leur eust lessé le tiers qu'ilz disoient leur appartenir pour droit de saulvage, et finalement, pour ce que ce parlant n'en pavoit autrement a chacune chose recouvrer, fut appointé entre ce tesmoin et ceulx qu'ilz se devoit rendre le lendemain, qu'estoit le lundi matin, a Lopezran pour veriffier chacun d'eulx ce qu'il avoit eu et recouvré desdits biens. Et en l'endroit, ce parlant leur demanda leurs noms et se nommerent ainsi que cy apres sera decleré.

Et ampres, ce tesmoin alla particulierement és chacun desdits navires de Bretagne pour voir et metre par escript ce que chacun d'eulx avoit desdits biens et escripvit ce que chacun d'eulx confessoit [f° 13 v°] avoir et ce qu'il pavoit voir d'iceulx biens. Et partant, ce parlant s'en alla a terre, et illecques trouva le procureur de Henbond et autres gens en sa compagnie et luy raconta ce qu'il avoit besoigné. Et partant, la nuyt survint et demourerent, il et ledit procureur, en la maison dudit Thebaud Le Gallic pour celuy soir.

Et au lendemain, au matin, ledit procureur et ce parlant allerent a ung navire d'Espagne nommé la carvelle Saint Jouhan de Saint Sebastien ouquel estoit maistre Martin de Gueldo, capitaine oudit navire et demanderent ou estoit le maistre et leur fut respondu qu'il estoit a terre. Et ledit procureur, ce parlant, et aucuns autres qui estoient en leur compagnie entrerent ou bas soubz boucle d'iceluy navire. Et illecques trouverent du vin dudit navire brisé, savoir en trois tonneaux et trois pippes qui n'estoit pas plaines. Et le mercherent<sup>113</sup> de par le duc. Et durant le temps qu'ilz estoient encores oudit navire, arriva le mestre d'iceluy, auquel ledit procureur et ce parlant firent remonstrance que tous les biens qui avoient par bris és costes de Bretagne appartenoint au duc, fors ceulx qui eussent prins brieffs. Et sommerent iceluy maistre

<sup>113</sup> Mercher : marquer.

de rendre ce que prins avoit dudit navire brisé, lequel maistre fut fort desplaisant de ce que l'on estoit entré en son navire. Toutefois, dit qu'il ne vouloit rien avoir outre le vouloir et bon plaisir du duc, mais que l'on luy eust lessé son salvage, savoir le tiers. Et ce fait, ledit procureur et ce tesmoign lessèrent Thomas du Lesle et Guillaume Guern pour garder ledit vin. Et dempuix, pour ce que il y eust difficulté entre les gens dudit navire d'Espagne, y retourna ledit procureur et rendit en effect cinq pippes de vin, savoir troys pippes et une botte, quelle n'estoit pas plaine. Et les eut, ce parlant, en garde. Et ce fait, s'en retournerent ledit procureur et ce parlant par plusieurs des navires estans oudit havre pour dire aux maistres d'icelx qu'ilz n'eussent fait aucun deffault, ne deloy de se rendre a ceulx audit lieu de Lopezran pour besoigner en ladite verifficacion, et ilz respondirent qu'ilz se rendroint.

Et partant, s'en allerent a terre audit lieu de Lopezran et se y [f° 14 r°] rendirent ceulx qui ensuyvent, savoir ledit Gracien Piquetel, maistre de la carvelle Marie de la Roche de Guerrande, quel jura et veriffia en l'église dudit lieu de Lopezran qu'il ne gardoit des biens dudit navire brisé fors troys bottes et troys pippes de vin qui n'estoient pas plaines, vignet cabatz de figes<sup>114</sup>, environ deux douzaines de grenades, environ une douzaine de cibolles<sup>115</sup>, cinq petites potees de confiture de petite valleur. Jehan Lamy, maistre de la carvelle nommee la Mahe de Breilldut<sup>116</sup> des parties de Saint Paoul en Leon, confessa et veriffia qu'il n'avoit eu des biens dudit bris fors le mast dudit navire. Jehan Le Dezou, maistre de la carvelle nommee le Martinet de Guerrande, jura et veriffia qu'il n'avoit auchuns biens dudit bris, fors qu'il avoit eu du vin en deux pippes, une lancze et six fleches. Et pour ce que ledit Jehan, au jour precedant, a l'interrogacion que ce parlant luy avoit fait comme il avoit nom, avoit repondu qu'il avoit nom Pierre Mabon, en l'endroit ce parlant le blasma devant ledit procureur, luy disant qu'il n'avoit pas fait son devoir de s'estre ainsi nommé. A quoy reppondit ledit Dezou qu'il ne l'avoit pas fait par mal<sup>117</sup>.

Mesmes se rendit Riou Prioul, maistre de l'escaffé Sainte Evet d'Odierno<sup>118</sup>, qui dist avoir une botte et une pippe de vin et pareillement, jura qu'il n'avoit en eu plus large ; Jehan Le Carne, maistre de la carvelle la Nicolle de Landerneau, qui relata avoir eu une pippe de vin ; Jehan Lesneven, maistre de la carvelle nommee la Barbe de Guerrande, qui avoit troys pippes de vin et jura que plus n'avoit ; Guillaume Pasquou, maistre de la carvelle la Bonne Aventure de Penpoul<sup>119</sup> en Gouellou, qui avoit une pippe et demye de vin et jura du parsus ; Hervé Arzel, maistre de la carvelle Saint Yves de Guerrande, une pippe de vin, ung ancre et ung cable ; Jehan Rose, maistre de la carvelle nommee la Nicolle de Honfleur<sup>120</sup>, qui jura avoir eu ne recouvrer aucuns biens dudit navire ; Jouhan Guyvyon, Angloys, maistre de la carvelle Saint Jehan de Bristo<sup>121</sup>, pareillement relata qu'il n'avoit eu riens d'iceulx biens ;

<sup>114</sup> Dans la déposition du procureur : «ung cabatz de figes» (f° 17 r°).

<sup>115</sup> Ciboules : oignons.

<sup>116</sup> Aber Ildut, Finistère.

<sup>117</sup> Le procureur, dans sa déposition, ne mentionne pas cette anecdote.

<sup>118</sup> Saint-Evet, près d'Audierne, Finistère.

<sup>119</sup> Paimpol, Côtes-d'Armor.

<sup>120</sup> Honfleur, Calvados.

<sup>121</sup> Bristol, Grande-Bretagne.

Symon Drit, Angloys, maistre de la carvelle de la Trenité de Iarmut<sup>122</sup>, congnot en avoir eu deux pippes de vin<sup>123</sup>, deux cabaz de figues, ung cabatz de resin et deux coffres ; [f° 14 v°] François Marre, maistre de l'escaffé Notre Damme de Lavau pres Nantes, jura qu'il n'en avoit eu riens ; Jehan Balayne, maistre de l'escaffé nommée la Julienne de Daouet<sup>124</sup>, jura qu'il n'en avoit eu rien et que ceulx maistres de navire et chacun d'eulx jurerent devant ledit procureur et ce tesmoign en ladite eglise que, en plus large que ce qu'ilz et chacun d'eulx respectivement ont déposé, ilz n'avoient recouvré ne eu desdits biens.

Et ce fait, allerent ledit procureur et ce parlant esdits navires pour avoir et recouvrer la part du duc és lieux dessusdits et leur baillèrent et rendirent, savoir ledit Gracien Piquetel, deux tonneaux et deux pippes de vin, queulx n'estoient pas bonnes ne plaines, ainczois y ailloit adhouillage<sup>125</sup>, ung cabas de figues, troys petits potz de confiture, une douzaine de grenades, queulx biens ce tesmoign receüt. Et dudit Jehan Lamy, eust et receü ce parlant le mast dudit vexeau pour son salvage duquel demandoit le tiers d'iceluy par pris et estimacion et en a transporté son droit audit Jehan Domnoval, maistre du navire de Guillaume Le Boedec. Auxi eut ce tesmoign de Jehan Le Dezou une pippe de vin ; de Riou Prioul eust ung tonneau de vin ; de Jehan Le Carne une pippe de vin, sur laquelle bailla ce parlant pour son droit de salvage quarante soulz monnoie ; de Jehan Lesneven, troys pippes de vin non aouillees ; pareillement de Guillaume Pasquou une pippe de vin ; de Hervé Arzel une pippe de vin et ung ancre ; de Simon Drit une pippe de vin, ung cabatz de figues, ung cabatz de raisin et ung coffre ouquel y avoit cinq burettes de verre, esquelles y avoit des eaux, auxi y avoit du biscuyt et troys petitz potz de confiture, avecques saixante petiz grains de turcaese. Lesqueulx biens ce parlant eust et les garde. Et furent mis lesdits vins oudit navire de Jouhan Le Coz pour les conduire a Henbond, fors une pippe que ledit procureur de Henbond a en garde et une autre pippe qui s'efforça<sup>126</sup> celuy soir oudit navire.

Mesmemment, recorde avoir eu de Henry Juzel, qu'il avoit envoyé a Gavre, cinq pippes de vin non aouillees pareillement, et de Pierre Pasquou et Guillaume Kerahes deux pippes et demye de vin et une pippe en laquelle y avoit de l'eau plus de la moitié que de vin et est inutile, [f° 15 r°] et de Jehan Le Coz une pippe de vin non aouillee, sur quoy dit avoir baillé pour salvage vignt cinq soulz monnoie. Auxi recorde que ledit Jouhan Donnoval a confessé envers ce tesmoign garder ung ancre et troys pains de sucre des biens dudit navire brisé. Auxi confessa avoir eu son bateau en garde pour ce que le maistre et mariniers l'avoient habandonné et delessé, desqueulx biens ce tesmoign a voulu respondre.

Oultre recorde ce parlant que, pour ce que il fut rapporté dempux lesdites verifications audit procureur et a luy que ledit Gracien Piquetel avoit en sondit navire

<sup>122</sup> Yarmouth, Grande-Bretagne.

<sup>123</sup> Une pipe seulement selon le procureur.

<sup>124</sup> Dahouët, Pléneuf, Côtes-d'Armor.

<sup>125</sup> Adhouillage (ou aouillage) vient de ouiller : remplir un tonneau de vin avec un vin identique pour compenser l'évaporation.

<sup>126</sup> Se cassa.

plusieurs autres biens que ce qu'il avoit rapporté et verifié, y retournerent lesdits procureur et ce parlant et avecques eulx deux hommes du navire brisé pour mieulx congnoistre leurs biens et si en plus large y en avoit que ce qu'il en avoit confessé. Et ad ce que ledit procureur demanda que l'on luy eust monstré ledit navire pour y regarder, respondit ledit contremaistre dudit navire en forme de derision par telles parolles : «Regardez [...]»<sup>127</sup> et vous verrez le mast et regardez le bout devant et le bout derriere». Et ce fait, a ce que lesdiz deux Angloys, en la compaignie dudit procureur et de ce parlant et par leur commendement, voulurent regarder en ung des bouts dudit navire, pour savoir s'il y avoit aucuns de leurs biens, un des mariniers dudit navire, dont ce tesmoign scet le nom, s'efforça de le frapper et deffait, l'eust frappé si ce parlant ne l'eust empesché. Et oultre leur dist celuy marinier, en rudes parolles, que ilz n'eussent plus regardé oudit navire. Et pour ce que ledit contremaistre et les mariniers estans oudit navire se trouverent touz esmeuz contre ledit procureur, ce parlant et lesdiz Angloys, incontinent lesdiz Angloys s'en allerent hors ledit vexeau et ledit procureur lors dist au contremaistre qu'il arrestoit et deffait arresta oudit havre, de par le duc, le navire dudit Gracien et toutes les marchandises y estant et luy fist deffence, de par le duc, de non enfreindre ledit arrest, a certaine grosse paine, dont ce tesmoign ne se recorde.

Et partant, s'en allerent lesdiz procureurs et ce parlant a terre, pensans y trouver ledit Gracien, ce qu'ils ne firent. Et dempui, celuy mesmes jour vint devers ledit [f° 15 v°] procureur ung jeune enfant qui disoit estre serviteur de Gracien Mathis et que la pluspart de la marchandise estant oudit navire estoit audit Matys, et requeroit que l'arrest eust esté mis hors. A quoy respondit ledit procureur qu'il ne l'eust point mis hors si celuy vexeau n'eust rendu le tout desdits biens qu'il avoit eu dudit navire brisé. Et partant, s'en alla ledit jeune enfant. Et au lendemain, au matin, fut le temps bon a voyager et sans avoir esgard oudit arrest, s'en allerent celuy vexeau et ledit autres navires estans audit havre avecques leurs gens, fors les Espaigneux qui y demourerent par aucuns temps. Et dempui s'en allerent pareillement. Et dit ce tesmoign qu'il garde encore les especes de biens cy devant par luy declerez, queulx luy furent renduz, et en respondra touteffoiz que sera le bon plaisir du duc. Dit oultre qu'il et ledit procureur sercherent et firent sercher autres petites escaffes estant oudit havre et n'y trouverent riens des biens dudit navire brisé.

Interrogé assavoir si celuy navire fut brisé par la mer ou si les Bretons et autres gens qui furent a son bort le rompirent, dit qu'il a oyt dire dempui le bris avenu que ledit navire s'estoit rompu et brisé sur ledit roc et par la mauvaise conduite et le mal gouvernement de ceulx qui y estoient et ne oyt oncques dire que auchunes gens y eussent touché pour le rompre ne qu'il eust esté rompu autrement que par ledit mauvais gouvernement. Et est son record.

Constat en interligne : «ordinairement, luy, Saint Yves de Guerrande, une pippe de vin, ung ancre et ung cable, Jehan Rose, maistre de la carvelle, et, rendirent, allerent». Donné comme dessus.

<sup>127</sup> Mot non identifié.

## ANNEXE 4

## L'inventaire des biens

[f° 21 v°] Ensuit l'inventoire des biens du navire rompu et brisé dont est touché par les enquestes cy devant, queulx biens je, Nichollas de Kermeno, commissaire dessurdit, ay trouvé tant en la garde de Morice Fraval, receveur de Hennebont, comme ailleurs, et les ay lessez et baillez en garde a icelui receveur, qu'icelle garde a acceptee et a prins en reppondant au bon plaisir du duc nostre souverain seigneur, sauf d'une pippe de vin<sup>128</sup>, quelle ay trouee en la garde et possession de Jehan de Lesle, procureur de Hennebont. Et a iceluy procureur l'ay baillee en garde parce que il a promis et s'est chargé en respondre au bon plaisir du duc pareillement. Et reservation que ont fait ceulx procureur et receveur de supplier et demander leur estre fait raison de leurs mises, painnes et sallaires pour recouvrement et sauvement desdits biens. Cest inventoire, fait le neuffiesme jour de janvier l'an mil III<sup>c</sup> saixante dix ouyct./

Et premier, troys tonneaux masles de vin blanc d'Osoye en l'un desqueulx fault troys poussees<sup>129</sup> de vin, en l'autre, rabatu le boys, cinq poussees, et, en l'autre, rabatuz le boys et la lye, fault la moytié.

Item, plus dix huyt pippes, en l'une desquelles, rabatuz le boys, fault cinq poussees et ne vault gueres pour ce que il est sallé. En l'autre, rabatuz le boys, fault huyt poussees et est meilleur que la precedante pippe.

En l'autre, rabatu<sup>130</sup> le boys, fault quatre poussees et est aucunement bon et non pas fort bon.

En l'autre, rabatu le boys, fault quatre poussees et est fort bon.

En l'autre, rabatu le boys, fault VIII poussees et est aucunement bon et non pas fort bon.

En l'autre, rabatu le boys, fault quatre poussees et est aucunement bon et non pas fort bon.

En l'autre, rabatu le boys, fault quatre poussees et est comme la prouchaine precedente.

En l'autre, rabatu le boys, fault VII poussees et n'est gueres bonne.

En l'autre, rabatu le boys, fault VIII poussees et est bonne.

En l'autre, rabatu le boys, fault IX poussees et est pareillement bonne.

[f° 22 r°] En l'autre, rabatu le boys, fault cinq poussees et n'est gueres bonne pour ce que elle est sallée.

En l'autre, rabatu le boys, fault deux poussees et est aucunement bonne et non pas fort bonne.

<sup>128</sup> Barrique de plus petite taille que le tonneau. Le tonneau d'affrètement et de «port» pesait environ une tonne et pouvait contenir 800 à 900 litres de vin et correspondait généralement à deux pipes (Michel Le Méné, *Les campagnes angevines à la fin du Moyen Age (1350-1530)*, C.I.D. éd, Nantes, 1982, p. 33). Les pipes se sont substituées au tonneau de grande capacité, le tonneau commercial d'affrètement devenant une mesure de compte (Jacques Bernard, *op. cit.*, t. I, p. 232).

<sup>129</sup> Le pouce, unité de mesure correspondant à 2,7 cm.

<sup>130</sup> Le mot «rabatu» est noté deux fois.

En l'autre, rabatu le boys, fault troys poussees et n'est gueres bonne pour ce que elle est pousse<sup>131</sup>.

En l'autre, rabatu le boys, fault cinq poussees et est bonne et non pas des meilleurs.

En l'autre, rabatu le boys, fault cinq poussees et est bonne.

En l'autre, rabatu le boys, fault troys poussees et est sallee et n'est gueres bonne.

En l'autre, rabatu le boys, fault VII poussees et ne vault riens pour ce que ce n'est que mer.

Item, en la meson Jehan Le Tenour, une demye pippe.

Item, en la meson Henry Raoullin a Pontscorff, une pippe cinq poussees de vin mains.

Item, en la meson Jehan du Lesle, procureur de Henbond, une pippe de vin quelle a esté baillé audit procureur pour en repondre ce qu'il a promis faire, au bon plaisir du duc.

Item, en la meson Guillaume Le Kerahes a Locpezran une pippe de vin, quelle celui Kerahes disoit avoir retenue pour son droit de salvaige, quelle pareillement a esté baillée en garde audit receveur.

Item, dit celui receveur avoir en garde, outre les vins dessusdits, ung tonneau et deux pippes de vin non aouillees.

Item, dit pareillement ledit receveur avoir en garde, outre lesdits vins, une pippe et demye de vin, sauff le salvage des compaignons, qui sont empirees par la mer y avoir entree.

Item, dix pains de sucre que ledit receveur dit garder, desquielx il en y a deux entiers et les autres sont rompuz.

[f° 22 v°] Item, quatre jailles d'uylle, savoir quatre petitz potz de terre, en chacun desqueulx y a environ une choppine d'uylle, quielx sont avecques ledit receveur.

Item, garde ledit receveur ung petit coffre de boys ouquel y avoit du pain, biscuyt et cinq burectes de verre, esqueulx il y avoit des eaux.

Item, y avoit oudit coffre saixante petitz grains de pierre de turquaise, quielx sont pareillement en garde o ledit receveur.

Item, troys petitz potz de terre, esqueulx y a confitures qui sont de petite vallue.

Item, a ledit receveur en garde le mast dudit navire brisé.

Item, plus le bateau dudit navire que le receveur pareillement a en garde.

Item, ung ancre d'icelui navire.

Item, ung cabatz et demy de figes et ung cabaz de raisin.

N. de Kermeno, signe

J. GUILLART.

<sup>131</sup> Vin poussé : vin fermenté.