

## Des marins bretons au secours du duc assiégé dans Nantes en 1487

Peu après l'entrée, en mai 1487, des armées royales dans le duché de Bretagne, François II se retrouve en difficulté du fait de la défection de plusieurs grands noms de sa noblesse : il doit lever, dans la confusion, le camp formé à Malestroit, entrepris dans l'intention de soulager Ploërmel assiégée par les royaux et leurs alliés, se replier avec ses meilleures troupes sur Vannes, désormais serrées de près par les Français et les bandes du vicomte de Rohan. Mais comme ses capitaines réalisent vite que la cité de Saint-Patern est mal défendable, le duc se résout à ordonner à une fraction de ses hommes de l'évacuer en empruntant la voie de terre vers Nantes, tandis que lui-même entreprend de s'en échapper par la mer, quitte à abandonner sur place partie de ses bagages. Dans cette intention, le prince d'Orange, demeuré à Nantes, procède à la réquisition de tous les navires disponibles au Croisic et dans l'estuaire de la Loire : de fait, quelques jours plus tard, cette escadre improvisée transporte le duc et son entourage d'abord jusqu'au port de la presqu'île guérandaise, puis à Nantes, alors que Vannes cède à la pression d'un adversaire très supérieur en nombre et capitule sans inutile résistance<sup>1</sup>.

Cependant le duc se découvre bientôt bloqué à son tour dans Nantes : le siège de la capitale bretonne commence, en effet, le 19 juin et il se prolongera jusqu'au 6 août 1487, date à laquelle les royaux se retirent parce que, ne disposant pour l'heure d'aucune marine suffisante, l'embouchure

---

<sup>1</sup> Livre IV, chapitre CCCXVI d'Alain BOUCHART, *Grandes croniques de Bretagne*, AUGER, Marie-Louise et JEANNEAU, Gustave (éd.), t. 2, Paris, 1986, p. 479. Pour le contexte politique et militaire, LE PAGE, Dominique et NASSIET, Michel, *L'union de la Bretagne à la France*, Morlaix, 2003. Les aspects maritimes des guerres franco-bretonnes sont abordés dans CASSARD, Jean-Christophe, «Frontière de mer et marine ducale : l'exemple breton, fin du xv<sup>e</sup> siècle et début du xvi<sup>e</sup> siècle», dans *Défense des côtes et cartographie historique. Actes du 124<sup>e</sup> congrès des sociétés historiques et scientifiques, section Histoire du monde moderne, de la Révolution française et des révolutions, Nantes, 19-26 avril 1999*, BOIS, Jean-Pierre (dir.), Paris, 2002, p. 33-51, spécialement p. 35-40.

du fleuve était demeurée libre et, par cet accès, Nantes avait été ravitaillée, non sans peines ni sans pertes d'ailleurs comme l'illustre un mandement d'Anne en date du 8 décembre 1490 en faveur de la fille et unique héritière de Michel Marion, ce notable quimpérois, un marchand et ancien receveur ducal, qui avait armé en guerre l'un de ses navires et était accouru avec cent vingt volontaires cornouaillais levés par ses soins, pour finalement voir son bateau coulé dans un engagement près de l'île de Bièce, et trouver lui-même la mort lors d'une escarmouche aux portes de la cité : «...lessant et cessant pour le bien de mondit seigneur et de nous touz aultres ses affaires particulieres, avoit faict amas de gens, mis sus et avitaillé ung sien navire de guerre garny de touz vivres, canons, harnoyz et aultres choses necessaires, et équipé de cent a seix vingtz compaignons, et queque soit de grant nombre, de bons corps, bien en point et disposez de servir. Et iceulx assemblez ouudit lieu de Kempercorentin a son de trompe et banniere desployée, les avoit conduictz et faict chargez, maulgré nosdiz adversaires et neantmoins plusieurs destourbiers sur ce lui faictz et pourchassez, et menez jusques audit lieu de Nantes durant le siege, pendant le temps de deux ou troys moys et queque soit grant espace de temps tenuz a ses propres coustz et despans sans pour ce avoir eu de mondit seigneur ne de nous aucune ordonnance, fors seullement trante livres<sup>2</sup>».

Si l'action de Michel Marion paraît relever de sa seule initiative, des directives avaient néanmoins été formalisées dès le 8 juin par le gouvernement breton afin de mobiliser la marine en état de servir : pour éviter que les bâtiments et leurs équipages ne tombent entre les mains de l'ennemi, ordre avait été donné, et spécialement à ceux de la Basse-Bretagne, à «touz et chacun nos dictz subjectz ayans navires grans et petiz en iceulx havres, (qu'ils) se mectent en armes et retirent en la mer loing de la terre iceulx navires et aussi y retirent leurs personnes et leurs biens... et se tiennent jucques a ce que autrement leur ayons fait savoir». Donc, appareiller en capacité de combattre et «se tenir en bonnes flotes et equipaiges au long des costes de la mer affin que, si mestier y est, ilz puissent faire servir au bien et seurté de nous et de la chose publique de nostre pays, mesmes pour nous avitailler et fournir de vivres en ceste nostre ville de Nantes<sup>3</sup>». Le plan d'action ainsi dressé, manquait encore la date de sa mise en application.

Des instructions ne tardent pas à joindre les bâtiments en station en haute mer. Le vice-amiral Bizien de Kerousy se voit chargé le 21 juin de rassembler, depuis Brest, les renforts en hommes et le ravitaillement

<sup>2</sup> Arch. dép. Loire-Atlantique, B 13, fol. 89-91v°. Un document comptable du temps énonce une somme de 45 livres : MORICE, Pierre-Hyacinthe, *Mémoires pour servir de preuves à l'histoire ecclésiastique et civile de Bretagne*, t. 3, Paris, 1746, t. 3, col. 538.

<sup>3</sup> CORCUFF, Marie-Andrée, *Les activités de la chancellerie du duché de Bretagne d'après le registre des lettres scellées en 1486-1487*, thèse de l'École nationale des chartes dact., Paris, 1987, 2 vol., acte n° 1044, p. 418-419.

nécessaires à la délivrance du duc. La nef amirale, le *Grand Lion*, d'un port de trois cents tonneaux, comme «une bonne et grande armée de mer<sup>4</sup>» doivent se porter auprès du prince en difficulté, mais le 29 juillet encore l'amiral Jean du Quélenec, revenu à Brest dans l'intervalle, y attend toujours sa *Grande nef*, tout en procédant, affirme-t-il, à la concentration des hommes, des vivres et des navires nécessaires<sup>5</sup>. Finalement ce renfort partit au secours du duc. Et le siège fut levé !

Les chroniqueurs contemporains ne disent rien de précis sur les phases de l'action de cette flotte mobilisée à la hâte, qui pourtant fut effective et justement appréciée puisqu'à compter du 29 août et jusqu'au 30 novembre 1487 les registres de la Chancellerie ducale égrènent, au fil de douze séances d'enregistrement<sup>6</sup>, la décision d'exempter du fouage leur vie durant les membres d'une soixantaine d'équipages (cinquante-huit au minimum<sup>7</sup>) qui venaient de bien servir leur souverain<sup>8</sup>. En effet, faute des finances nécessaires pour couvrir ne serait-ce que les gages des soldats étrangers engagés à la rescousse de la Bretagne et malgré les expédients pris habituellement dans ce genre de situation de détresse (emprunts forcés, mise en gage ou fonte de l'argenterie princière, dévaluation accélérée d'une monnaie au cours forcé), il était hors de question d'entamer les rares réserves encore disponibles pour rembourser aux marins, en espèces sonnantes et trébuchantes, leurs frais comme leurs peines<sup>9</sup> : une exemption de

<sup>4</sup> MORICE, Pierre-Hyacinthe, *Mémoires...*, col. 535 : lettre du chancelier expédiée depuis Saint-Malo après la réception d'un courrier du duc. L'amiral est pour l'heure à Nantes près de son maître.

<sup>5</sup> MORICE, Pierre-Hyacinthe, *Mémoires...*, t. 3, col. 550.

<sup>6</sup> Arch. dép. Loire-Atlantique, B 10. Quatre navires paraissent dans le registre suivant, B 11, fol. 6v° («Franchise et exemption de touz fouaiges et subcides pour certains marinniers, queulx ont servy le duc durant ceste presente guerre en ung navire nommé le *Grant Lyon* appartenant a monseigneur l'amiral», unité déjà signalée auparavant), fol. 16v° («franchise et exemption de touz fouaiges, subcides pour les maistres, contre maistres, mariniers et quac-zonniers» ayant servi sur le *Signe* de Brest, et pour les marins du *Balinier* à l'amiral), et fol. 42 (pour l'équipage du *Beuff*, au sire de Primauguer, «selon la nominacion et relation qui a esté apparent du service qu'ilz ont fait a la mer, signee de Jacques le Moenne, Pierres du Quelenech et François du Fou»), les exemptions de leurs équipages étant enregistrées respectivement les 18 octobre, 3 et 23 novembre 1487, soit le jour même de l'arrêt de la décision les concernant, sauf la dernière décidée le 25 août, retardée pour une raison inconnue.

<sup>7</sup> Plusieurs hommes sont récompensés le 1<sup>er</sup> septembre pour avoir bien servi le duc à la mer durant le siège de Nantes, sans que le nom de leur navire figure sur le registre.

<sup>8</sup> Ils sont vingt et un à voir confirmées leurs exemptions décidées le 25 août, le 29 août suivant ; sept le 30, puis deux le 10 septembre, trois le 18, six le 20, six le 21, un seul le 24, onze le 25 septembre 1487, etc., le tout dans un certain désordre quant à l'enregistrement puisque certaines dates en précèdent d'autres pourtant antérieures... À ces cinquante-six premiers bénéficiaires viennent s'ajouter encore trois équipages mentionnés dans le registre suivant (voir note 6 ci-dessus).

<sup>9</sup> En temps normal il était alloué aux navires du convoi un défraiement forfaitaire de 10 sous par tonneau et par mois, plus la solde de l'équipage et le coût de l'avitaillement : MORICE, Pierre-Hyacinthe, *Mémoires...*, t. 3, col. 535-536.

fouage évitait commodément au Trésor tout décaissement, au prix, certes, de la perte de revenus futurs – une faveur au demeurant d'importance limitée vu l'humble qualité des bénéficiaires ; et sans doute aussi soulignerait-elle dans les paroisses de résidence des nouveaux exempts l'intérêt, voire l'honneur, que chaque sujet serait désormais en droit d'escompter si sa conduite venait à le justifier...

C'est cette flotte, entrevue au hasard de son emploi en ces circonstances dramatiques, que j'examinerai à présent, en partant du postulat que cet agrégat doit être, pour partie au moins, représentatif de la marine bretonne du temps<sup>10</sup>.

L'état civil de l'ensemble des bénéficiaires, ni même le plus souvent leur nombre exact par navire, ne sont cependant pas donnés lors de l'enregistrement de la décision les intéressant, contenue dans un résumé succinct qui précise seulement le nom du bateau, son port d'attache, l'identité du maître et, éventuellement, celle du capitaine comme de quelques officiers marinières. En toute logique, c'est l'amiral de Bretagne<sup>11</sup>, Jean du Quélenec, vicomte du Faou, qui a l'initiative de ces gratifications : il est d'ailleurs fait allusion à sa certification des services rendus à partir de la séance du 21 septembre («selon le rapport de l'amiral retenu au conseil, entre les mains du greffier») dès lors que l'administration centrale reprend un peu son souffle et régularise ses procédures, mais les rôles d'équipage, ou plutôt ceux de l'état-major de chaque bateau, ne nous sont parvenus que dans trois cas.

Le plus remarquable concerne, le 22 septembre, les intéressés à la *Barque de Morlaix* : «Franchise et exemption de tous foaiges et subcides pour ceulx qui ont servi le duc durant cette présente guerre sur la mer en ung navire nommé la Barque de Morlaix, aux capitaines, maîtres, parczonniers, carczonniers et vitailleurs dudit navire, pour eulx et leurs enfans, hoirs masles après eulx, et aux marigniers et compaignons dudit navire, pour durant leur vie seullement. Savoir : cappitaine de la dite Barque, Nicollas de la Forest ; Pierre Paoul, maistre et parczonnier ; Jehan Thuniz, contre maistre et parczonnier ; Peczon Nicollas, Pierres Peczon, parczonniers ; Mahé Corre, parczonnier ; Morice le Bescond, Alain Brésilic, Jehan Legal, carczonniers ; Jehan le Dareau, carczonnier ; Jehan David, carczonnier ; Hervé le Bescond, carczonnier ; Nicollas Aufeczon, Augustin Legal, Lorens Aynellet, Christofle Ammelot et Jehan Pezron,

<sup>10</sup> Des extraits du registre de chancellerie les concernant ont été publiés par MORICE, Pierre-Hyacinthe, *Mémoires...*, t. 3, col. 540-541. Une étude ancienne a déjà abordé le problème, non sans fautes de lecture, par LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO, Stéphane de, *La marine bretonne aux xv<sup>e</sup> et xvii<sup>e</sup> siècles*, Nantes, 1885, p. 54-64.

<sup>11</sup> Sur cette charge, JONES, Michael, «L'amirauté et la défense des côtes de Bretagne à la fin du Moyen Âge», dans *Défense des côtes...*, p. 17-32.

vitailleurs, de la paroisse de Ploegasnou en l'évesché de Tréguer ; Jehan Paoul, Pierres Quintin et Jehan Pezron, parczonniers, de la ville de Morlaix ; Nicollas Geffroy, parczonnier, et Pierres Geffroy, de la paroisse de Ploegasnou ouudit evesché, le 29 aout 1487<sup>12</sup>». Soit vingt-deux noms de *parczonniers* (possesseurs de parts d'armement), de *carczonniers* (matelots qualifiés ou quartiers-mâtres) et de *vitailleurs* (ou avitailleurs, autant de contributeurs à l'équipement du navire), tous bénéficiaires d'une franchise transmissible à leur fils ; pour les simples matelots (*marigniers*), leur exemption seulement viagère ne justifiait sans doute pas le report au long de leurs identités, l'effectif complet du bord nous demeurant ainsi inconnu.

D'une façon générale, et sauf exception inexplicquée (plus d'un mois d'attente dans l'exemple cité plus haut, qui inaugure la liste il est vrai – quatorze jours pour les hommes de la *Marie* de Quimper, enregistrée seule le 24 septembre), le délai séparant l'octroi de la récompense, de son enregistrement par la Chancellerie lui donnant valeur exécutoire est très bref, souvent une seule journée, au pire trois ou quatre jours ; les secrétaires Guyon Richart puis Guillaume Guéguen signent la plupart de ces lettres, le premier nommé étant relayé par le second à partir du 20 septembre.

Les bateaux dépêchés au secours de François II sont dans leur très grande majorité des Bretons, et plus précisément des armateurs roturiers : d'étrangers, on ne repère guère que le *Beuff*, une nef du comté de Comminges, un allié politique du duc, confiée au Breton Jean de Pont-Plancoët ; de propriétaires nobles, en dehors de l'amiral, fonction oblige, deux seulement : son parent François du Quélennec, seigneur de Bienassis, et le sire de Portzmoguer, Hervé, le futur héros de *La Cordelière* (engloutie le 10 août 1513 au terme de son combat avec le *Regent*), ou son père, plus vraisemblablement.

Les seigneurs, que l'on reconnaît cependant à travers les mandements de la Chancellerie, servent à la mer comme capitaines, c'est-à-dire qu'ils sont responsables militaires d'un bateau abandonné par ailleurs à un maître, marin confirmé, lui, pour tout ce qui concerne la navigation. Cette répartition des tâches n'a rien que d'usuel à l'époque, et sous l'Ancien Régime encore, les chefs d'escadre sont bien souvent choisis parmi les officiers généraux de l'armée de terre, et plus spécialement parmi ceux issus de la cavalerie, leur mission supposant une bonne maîtrise de la stratégie plutôt qu'une compétence technique de navigateur, souci dévolu aux officiers de marine proprement dits.

<sup>12</sup> Transcription par LA NICOLLIÈRE-TELJEIRO, Stéphane de, *La marine bretonne...*, p. 58-59 (acte enregistré le 29 août). Les deux autres listes de membres de l'état-major concernent la *Katherine* de Saint-Brieuc et la *Bonaventure* du même port, enregistrées le 10 septembre et concernant respectivement quatorze et douze hommes.

Parmi ces militaires embarqués, on remarque quelques noms issus de familles qui s'illustrèrent à la mer dès le Moyen Âge, pas toujours pour leur gloire cependant lorsque tel ou tel de leurs membres versa dans une piraterie mal déguisée : Christien Coetelem (Christian Coatanlem), capitaine du *Groset*, François du Quélennec et sa *Neff de Bienassis*, Pierre du Quélennec, huissier du duc, capitaine de la *Magdelaine* de Lannion, et leur cousin François du Fou, capitaine de la *Jannecte* de Bréhat, le sire de *Primauguer* (Portzmoguer ou Primauguet), capitaine de son *Beuff*. D'autres sont d'honorable noblesse, appartenant à un lignage connu mais sans attrait particulier, référencé pour le service à la mer, tels Olivier de Penmarc'h, capitaine de la *Magdelaine* de Bréhat, François de Lesquelen en charge de la *Margaricte* de Saint-Pol, Jean de Kersauson, capitaine du *Signe* de Brest. Enfin, quelques-uns sont des marins accomplis, peut-être célèbres de leur temps mais demeurés sans postérité notable dans les annales maritimes : François Brécart, capitaine pour l'heure de la *Margaricte* de Bréhat, île dont il est le seigneur, assure peu après avec la *Barque de Bréhat* de difficiles liaisons avec l'Angleterre pour le compte du duc<sup>13</sup> ; André Thépault, dit Léger Mesnage, capitaine de la *Marie* de Brest, se trouve spécialement distingué le 14 septembre pour ses exploits accomplis à l'occasion du siège de Nantes par le don d'une maison située dans les faubourgs de son port d'attache, confisquée sur deux traîtres au prince. Dans l'ensemble, la reconnaissance de François II s'adresse à des seigneurs de la Basse-Bretagne, et ce constat confirme la fidélité majoritaire à sa personne observée dans ces milieux de la noblesse moyenne du bas pays, en premier lieu léonarde en cette occurrence.

Le port d'attache des navires réquisitionnés étant précisé dans quarante-neuf cas<sup>14</sup>, une carte de l'armement maritime ainsi mobilisé semblerait devoir être facile à élaborer en y reportant toutes ces indications d'origine : en réalité, il convient de ne pas négliger le fait que se mêlent au sein de cette flotte de secours des vaisseaux de guerre véritables, possédés par le duc ou ses grands officiers, et de simples navires marchands. Les premiers sont bien sûr minoritaires, en relation avec la flotte d'escorteurs

<sup>13</sup> Arch. dép. Loire-Atlantique, B 11, fol. 159v (séance du 16 avril 1488) : mandement au trésorier général de le rembourser de ses frais pour être passé en Angleterre quérir le seigneur de Scales et sa compagnie, avec instructions de mettre à sa disposition dix navires réquisitionnés dans les évêchés de Saint-Malo, Saint-Brieuc et Tréguier dans le même but ; B 12, fol. 59v-60 (séance d'enregistrement du 8 janvier 1490) : ordre donné à François Brécart et aux officiers du Goëlo de faire priser la barque de l'île, l'avitailier et contraindre son équipage, afin de permettre à Plaisance, poursuivant de la duchesse, de passer en Angleterre, puis d'amener à Bréhat la «barque ès Baraton», toujours pour servir «es veaiges et affaires de la duchesse».

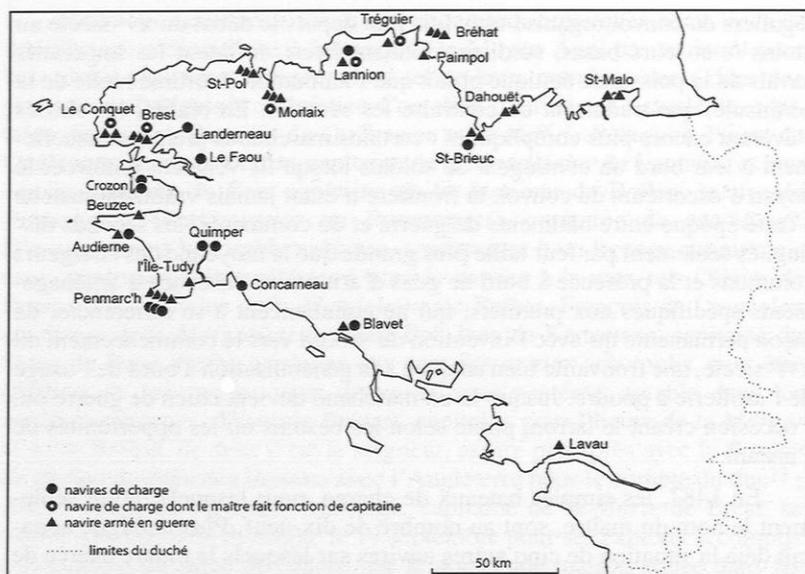
<sup>14</sup> Font défaut, outre la majorité des navires de guerre du duc, les ports d'armement de la *Passe-Rose*, du *Saint-Julien* (Landerneau ?), du *Grosset*, du *Nicollas*, du *Christofle* et du *navire de Jehan Lehen* (Blavet ?).

réguliers du convoi organisé trois fois l'an depuis le début du xv<sup>e</sup> siècle au moins<sup>15</sup>, et leurs bases, surdimensionnant Brest, reflètent les impératifs navals de la puissance étatique plutôt que l'animation maritime réelle de la péninsule, que traduisent au contraire les seconds. En réalité, les choses s'avèrent encore plus compliquées : certains marchands prenaient usuellement à leur bord un contingent de soldats lorsqu'ils venaient renforcer le noyau d'escorteurs du convoi, la frontière n'étant jamais vraiment étanche à cette époque entre bâtiments de guerre et de commerce, les seconds distingués seulement par leur taille plus grande que la moyenne des chargeurs communs et la présence à bord de gens d'armes, en l'absence d'aménagements spécifiques aux premiers, qui ne commencent à se différencier de façon permanente qu'avec l'invention du sabord vers le commencement du xvi<sup>e</sup> siècle, une trouvaille bien adaptée à la généralisation à bord de l'usage de l'artillerie à poudre. Jusque-là un marchand devient chien de guerre ou, l'occasion créant le larron, pirate selon les besoins ou les opportunités de l'instant.

En 1487, les simples bateaux de charge, pour lesquels figure seulement le nom du maître, sont au nombre de dix-neuf. Plus ambiguë apparaît déjà la situation de cinq autres navires sur lesquels le maître exerce de façon conjointe la fonction de capitaine : on peut supposer que ce sont de petits bâtiments armés<sup>16</sup>. Les autres sont tous pourvus d'un capitaine aux côtés du patron, qu'ils appartiennent à des individus privés ou au issu du milieu ducal. Le prince possède la *Galiote de Lavau* basée en basse Loire, et le grand écuyer de Bretagne, Jacques Le Mouenne, nolisera la *Jannecte* de Bréhat ; mais bien sûr la part du lion en ce domaine revient à l'amiral. Celui-ci dispose en propre de sa *Grande Neff*, également connue comme le *Grand Lion*, et de son *Balinier*, mais il a retenu aussi le *Nicollas* de Penmarc'h, la *Marie* de Beuzec, le *Clemens* de Penmarc'h, la barque la *Sirane* de Penmarc'h, le *Guennolay* de Penmarc'h, la *Jeanne* d'Audierne et la *Françoise* de Morlaix, soit en tout neuf bâtiments (dont quatre de Penmarc'h !) confiés à ses lieutenants. À lui seul Jean du Quélenec réunit donc une véritable armée de mer, ce qui ne surprend pas vu sa charge ; les années suivantes, il nolisera encore à son usage au moins une embarcation, la *Marie Elen* du Conquet, qui figurait déjà dans l'armada de 1487 sous le même maître ; et par ailleurs la couronne ducal disposait

<sup>15</sup> KERHERVÉ, Jean, *L'État breton aux 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> siècles. Les ducs, l'argent et les hommes*, t. 2, Paris, 1987, p. 681-686, avec une carte p. 685 présentant l'organisation du convoi de mer, cette escorte (à la fois nautique, assurée par la compétence de pilotes qualifiés, et militaire, par la présence de navires armés en guerre) qui attend les flottes du Nord pour leur permettre de franchir le ras de Sein sans encombre.

<sup>16</sup> Ce sont le *Saint-Yves* de Lantreguer (Tréguier) sous Jean Olivier, la *Katherine* du Conquet sous Robert Le Bescond, le *Jehan* de Brest sous Erwan Le Douguet, la *Michelle* de Lannion sous Yvon Kervaise et la *Françoise* de Morlaix sous Renaud de Launay.



La flotte de secours à Nantes dans l'été de 1487.

Cartographie : Gilles Couix (Université de Bretagne Occidentale).

d'autres navires de guerre non mentionnés à l'occasion des opérations sur Nantes<sup>17</sup>.

Si la carte souligne l'importance stratégique de Brest, port de relâche vraisemblable de la plupart des unités armées par le duc ou ses grands officiers, elle rappelle le déploiement de la marine de guerre permanente sur tous ses littoraux, depuis la basse Loire (Lavau) jusqu'à l'île de Bréhat et, sans nul doute, Saint-Malo qui n'apparaît guère dans ce contexte particulier car les unités de la cité corsaire sont retenues par la menace des corsaires normands au service du roi de France<sup>18</sup>. Les ressources navales de

<sup>17</sup> L'*Anne de Lannion*, au vice-amiral Bizien de Kérousy, est mentionnée le 12 avril 1488 (MORICE, Pierre-Hyacinthe, *Mémoires...*, t. 3, col. 584-585). La *Grande nef de Morlaix* et la *Carracque* du prince d'Orange figurent dans un acte du 5 juin 1488, enregistré le 8 juillet suivant, puis trois jours plus tard la *Grande Carracque* du duc sous Guillaume de Rosnyvynen, son grand maître d'hôtel, dans un acte daté du même jour (Arch. dép. Loire-Atlantique, B 11, fol. 215-215v).

<sup>18</sup> Dans un mandement du 26 décembre 1487 sont désignés pour une mission d'un mois contre des pirates normands opérant au large des ports du Morbihan, le *Griffon* et sa barque, la *Marie du Conquet* (probablement celle qui fut récompensée quelques mois plus tôt car son maître est le même, Gabriel Perrot) et sa barque, le *Petit Lion* et sa barque, tous relevant de l'amiral, emportant chacun deux cent quarante hommes d'armes payés 40 sous le mois, et basés à Brest (Arch. dép. Loire-Atlantique, B 11, fol. 78 v-79).

Penmarc'h n'en ressortent que mieux avec la mise en ligne de sept bâtiments, dont seulement trois sont affectés au transport, les autres étant commandés à la fois par un maître et un capitaine, donc armés en guerre. Et l'ensemble constitué par le pays bigouden et ses annexes du Cap et de la presqu'île de Crozon fournit à lui seul quatorze unités nolisées vers Nantes, à l'image de ses dynamiques armateurs vers la fin du Moyen Âge. Si le reste de la Cornouaille maritime et les ports du Morbihan – alors directement affectés par les opérations militaires – font moins bonne figure, le Léon côtier (sept unités hors Morlaix et Brest) comme le Trégor-Goëlo (treize unités avec Morlaix) restituent aux rivages septentrionaux leur importance, qui va s'effaçant ensuite graduellement vers les diocèses de Saint-Brieuc (cinq navires) et de Saint-Malo (deux seulement) dans le cadre d'une opération qui mobilise, rappelons-le, en priorité les moyens disponibles en Basse-Bretagne. Pour être complet, il convient cependant de noter que la mention de leur port d'attache fait défaut pour trois bâtiments de transport simple, comme si le secrétaire de la Chancellerie avait porté une attention moindre à ces navires de charge, dont il rapporte uniquement le nom et celui de leur maître d'équipage – une lacune impossible à combler, qui gauchit dans une certaine mesure le résultat cartographié, lequel ne procure qu'une traduction finalement imparfaite de la réalité des ressources navales mobilisées en 1487 afin de sauver Nantes.

La plupart de ces unités sont désignées dans le pauvre vocabulaire technique de la Chancellerie par des termes génériques si vagues qu'ils ne permettent pas de préciser leur silhouette ni leur grément : en particulier la distinction entre *neff* et *navire* n'a rien d'évident ; les *barques* paraissent être soit des annexes, citées alors avec un plus fort vaisseau<sup>19</sup>, soit des embarcations autonomes bien adaptées à la course, proches du *balinier*, comme c'est le cas à l'évidence pour la *Barque de Morlaix* déjà mentionnée, sans doute aussi pour la *Sirane* de Penmarc'h sous l'amiral, et la *Katherine* de Concarneau ; une seule caravelle figure comme telle dans le registre, la *Katherine* de Saint-Brieuc. D'autre part, l'enregistrement très aléatoire des effectifs à bord s'avère tout autant décevant<sup>20</sup>. L'impression que l'on retire cependant de ces mentions fort incomplètes est celle de l'extrême hétérogénéité des voiles mises à contribution, une donnée qui ne

<sup>19</sup> La barque *Michelle* de Saint-Pol accompagne la *Margaricte*, navire du même port ; le *Saint-Julien* et le *Nicollas*, tous deux de port inconnu ; la *Marie* de Crozon accompagne la *Jeanne* d'Audierne.

<sup>20</sup> Trente-sept hommes sur la *Galiote* du duc, quatre-vingt-treize sur la *Magdelaine* de Lannion sous Pierre du Quélnec, deux cent soixante-six sur la *Margaricte* et la *Michelle* de Saint-Pol, trente-deux sur la *Marie* de Saint-Brieuc, onze sur la *Marie* de Dahouët, quatorze sur la carvelle *Katherine* de Saint-Brieuc et douze sur la *Bonne-Aventure* du même port, dix-neuf sur la *Grébanne* de Saint-Malo, trente sur la *Passe-Rose* armée dans un port non spécifié. Il est difficile de reconnaître parmi tous ces chiffres erratiques ceux qui concernent le seul état-major de ceux qui englobent les gens d'armes comme les mariniers.

choque pas l'historien puisque c'est la caractéristique même de la marine marchande bretonne médiévale que d'aligner des unités fort nombreuses, mais en règle générale de petite taille et de types assez divers pour s'adapter à toutes les demandes.

Enfin, faute d'indications annalistiques ou comptables, on ne saurait préciser les dates de départ ou d'arrivée en Loire, ni la fréquence des rotations opérées par chacune de ces composantes, ni leur port de départ effectif, car Brest ne fut nécessairement pas le seul port utilisé, ceux de Cornouaille ou même certains du Vannetais expédiant sans doute aussi hommes et munitions vers Nantes. Les données nautiques et militaires demeurent ainsi bien floues, seul le résultat étant apprécié à sa juste valeur par François II, dont les bureaux ne s'ennuient pas de détails prosaïques, au demeurant connus de tous à l'époque.

L'examen du nom des cinquante-sept navires pour lesquels il est connu<sup>21</sup>, témoigne quant à lui de l'alignement des pratiques armoricaines sur l'usage commun des gens de mer en Atlantique et en Manche : au contraire de ce qui prédominait près de deux siècles plus tôt<sup>22</sup>, les noms de saints désignés comme tels ont disparu de façon massive (il ne subsiste plus que le *Saint Yves* de Tréguier<sup>23</sup>, la *Sainte Elizabeth* de Blavet, le *Saint Julien* – de Landerneau ?), remplacés par de simples prénoms – vingt-sept au féminin contre dix masculins, soit presque le triple – parmi lesquels prédomine Marie (huit occurrences, plus une *Marie Elen* du Conquet) : si la plupart puisent encore très probablement leur substance dans le souvenir de saintes femmes plus ou moins anciennement honorées dans un duché guère accueillant, par tradition, aux bienheureuses<sup>24</sup> (trois *Magdelaine*, trois *Françoise* et trois *Katherine* ; deux *Margaricte*), d'autres sont des noms de saints simplement féminisés (deux *Michelle* et deux *Jehanne*, une *Julienne*), voire des diminutifs familiers (la *Jannecte* de Bréhat, celle de l'Île-Tudy). On relève aussi dix appellatifs masculins extraits possiblement du sanctoral (deux *Nicollas*, deux *Christofle* comme deux *Clémens*, un *Pierre* et un *Jehan*), parmi lesquels la part des éponymes celtiques demeure très faible avec un *Guénolé* de Penmarc'h et un *Mahé*

<sup>21</sup> Seul demeure indéterminé le nom du navire appartenant à Jean Le Hen, du port de Blavet.

<sup>22</sup> CASSARD, Jean-Christophe, «Les marins bretons à Bordeaux au début du XIV<sup>e</sup> siècle», dans *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 86/3, 1979, p. 379-397.

<sup>23</sup> Un autre *Saint Yves*, une barque de Morlaix, figure dans le registre Arch. dép. Loire-Atlantique, B 10, fol. 257, mais sans rapport avec le siège de Nantes.

<sup>24</sup> CASSARD, Jean-Christophe, «En Bretagne au Moyen Âge : l'impensable sainteté féminine ?», dans *Le genre face aux mutations : masculin et féminin, du Moyen âge à nos jours. Actes du colloque international tenu en septembre 2002 à l'Université Rennes 2, organisé par le Centre de recherche historique sur les sociétés et cultures de l'Ouest européen*, CAPDEVILA, Luc, CASSAGNES, Sophie, COCAUD, Martine (dir.), Rennes, 2003, p. 55-69.

(forme bretonne usuelle de Mathieu) de Crozon, en sus de saint Yves invoqué, comme de juste, par un armateur trécorois ! Soit en tout quarante embarcations nommées en dérivation du sanctoral, universel ou régional, mais sans plus guère de références explicites à celui-ci (3). Il est à noter que les armateurs de Penmarc'h choisissent massivement des noms masculins pour leur flotte (six sur les sept cas observables) : les raisons de ce fort particularisme bigouden nous échappent pour l'heure (leur dernier navire arbore un nom féminin, mais étranger au sanctoral).

Concernant les appellatifs prophylactiques, leur importance apparaît seconde avec deux références à la *Bonaventure* escomptée par l'armateur et ses marins. Ceux puisés dans un bestiaire plus ou moins fantastique désignent de véloces ou puissants marcheurs, bien adaptés aux tâches militaires d'escorte ou de découverte : les deux *Beuff*, l'*Espervier* du Conquet, le *Sanglier* de Lannion, le *Grand Lion* à l'amiral, ou désignent des bâtiments redoutables en dépit de leur trompeuse joliesse : la *Sirane* (lisez Sirène) de Penmarc'h, le *Signe* (lisez Cygne) de Brest. D'autres demeurent plus délicats à interpréter, tels le *Grosset*, le *Mérillon* de Saint-Pol-de-Léon ou la *Grébanne* de Saint-Malo, probablement inspirés du nom de leur propriétaire ou du principal détenteur de parts d'armement. Enfin, certains bâtiments appartenant à la flotte de guerre entretenue par les autorités duciales sont simplement désignés par leur type : la *Barque de Morlaix*, la *Galiote du duc*, le *Balinier* à l'amiral, la *Neff de Bienassis*, aux Quélenec, du nom de l'un de leurs châteaux en Erquy.

En somme, ce sondage d'occasion n'apporte aucune révélation fracassante sur la marine bretonne à la fin du Moyen Âge. Il confirme simplement ses caractéristiques bien connues depuis les travaux d'Henri Touchard<sup>25</sup> et illustre la normalisation des modes de nomination de ces chargeurs armoricains survenue en l'espace de deux siècles, depuis ceux que j'avais pu observer, entre 1306 et 1309, à travers les registres de la grande coutume des vins levée à leur départ de Bordeaux<sup>26</sup>. Seul leur emploi en guerre les démarque de leurs devanciers comme de leurs successeurs après l'intégration du duché au royaume, une épreuve dont leur intervention salutaire à Nantes a assurément permis d'émousser la rigueur en épargnant au duc une humiliante capitulation, à l'inverse de son ancêtre Jean de Montfort pris au piège dans la même ville par l'ost de Jean de Normandie fin novembre 1341...

Jean-Christophe CASSARD

Centre de recherche bretonne et celtique,  
Université européenne de Bretagne (Brest)

<sup>25</sup> TOUCHARD, Henri, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, 1967.

<sup>26</sup> Voir note 22.

## RÉSUMÉ

L'évacuation hors de Vannes du duc François et d'une partie de son armée vers Nantes au printemps 1487 justifie les dégrèvements de fouage accordés dès l'automne à une soixantaine d'équipages. L'analyse des registres de la chancellerie des Montfort restitue la composition de cette flotte, représentative de la marine bretonne vers la fin du Moyen Âge tant dans ses ports d'armement que dans son matériel naval.