



HAL
open science

Les brefs de Bretagne : un exemple de réglementation publique en réponse aux risques maritimes dans le duché de Bretagne (XIIe-XVe siècles)

Alain Gallicé, Laurence Moal

► To cite this version:

Alain Gallicé, Laurence Moal. Les brefs de Bretagne : un exemple de réglementation publique en réponse aux risques maritimes dans le duché de Bretagne (XIIe-XVe siècles). *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest* : Anjou, Maine, Touraine, 2012, 119-2, pp.81-108. 10.4000/abpo.2397 . hal-03142660

HAL Id: hal-03142660

<https://hal.science/hal-03142660>

Submitted on 16 Feb 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les brefs de Bretagne : un exemple de réglementation publique en réponse aux risques maritimes dans le duché de Bretagne (XIIe-XVe siècles)

The brefs de Bretagne: one example of public rules as a warrant against sea risks in the ducal Brittany (from the twelfth to the fifteenth century)

Alain Gallicé et Laurence Moal



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/2397>

DOI : 10.4000/abpo.2397

ISBN : 978-2-7535-2129-2

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 30 juin 2012

Pagination : 81-108

ISBN : 978-2-7535-2127-8

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Alain Gallicé et Laurence Moal, « Les brefs de Bretagne : un exemple de réglementation publique en réponse aux risques maritimes dans le duché de Bretagne (XIIe-XVe siècles) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 119-2 | 2012, mis en ligne le 30 juin 2014, consulté le 09 juillet 2020.

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/2397> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.2397>

Les brefs de Bretagne : un exemple de réglementation publique en réponse aux risques maritimes dans le duché de Bretagne (XII^e-XV^e siècles)

Alain GALLICÉ

Docteur en histoire médiévale, associé au CRHIA – université de Nantes

Laurence MOAL

Docteur en histoire médiévale, associée au CERHIO UMR 6258 – université Rennes 2

Les courants de marée, les bancs de sable par nature mouvants, les hauts-fonds, les écueils, et plus encore les aléas météorologiques (grains, brouillard, tempêtes, *vimères*¹) sont autant de dangers qui pèsent sur la navigation, les individus et les biens transportés. Ils peuvent être la cause de retards, d'avaries, de pertes partielles de cargaison et, plus encore, lors des naufrages de la disparition du bâtiment et de vies humaines. Pour les navigateurs, les retards imposent souvent de trouver du ravitaillement supplémentaire alors qu'en cas de naufrage, récupérer l'épave et ce qui reste de la cargaison peut s'avérer problématique voire impossible. En effet, à l'époque féodale, en Bretagne, les seigneurs côtiers se sont emparés du droit de bris et au début du XIII^e siècle, Guyomarc'h de Léon pouvait se vanter – sans doute de façon excessive – de posséder la plus précieuse des pierres, c'est-à-dire un rocher sur lequel venaient se briser les navires dont les épaves lui rapportaient 100000 sous par an².

La représentation de ces dangers a conduit, très tôt, à les considérer comme des risques, qui sont appréciés et pris en compte par les individus, les communautés d'habitants, les autorités locales ainsi que par la puissance publique³. Face à ces risques, les individus et les communautés

1. Ou vimaires. Accidents naturels (LACHIVER, Marcel, *Dictionnaire du monde rural*, Paris, Fayard, 1997, p. 1694).

2. DARSEL, Joachim, « Les seigneuries maritimes en Bretagne », *Bulletin philologique et historique*, Paris, CTHS, 1968, p. 47, n. 1. MORICE, Pierre Hyacinthe, *Mémoires pour servir de preuves à l'histoire ecclésiastique et civile de Bretagne*, Paris, 1742-1746, t. I, col. 885-888.

3. Voir la très importante mise au point conceptuelle et la bibliographie de la question dans TRANCHANT, Mathias, « La « culture » du risque chez les populations usagères des mers

d'habitants en ont appelé à l'exercice de droits relatifs à la justice ou à la sécurité des personnes et des biens, afin que la puissance publique apporte des réponses aux risques qui les menacent, contribuant ainsi à définir des politiques publiques concernant la protection des individus et de leurs biens mais aussi, à un autre niveau, la prévention du danger. Mais pour la puissance publique (mieux vaut-il à l'époque féodale, parler de puissances publiques), les enjeux sont nombreux. Ils sont d'abord d'ordre politique, et ce à deux niveaux. Au niveau du territoire seigneurial soumis au droit de ban, le seigneur se doit d'exercer la justice, c'est largement alors la justification première de son pouvoir, idéal dont l'Église n'a de cesse de rappeler l'ardente nécessité; et au niveau des principautés, le pouvoir princier, c'est particulièrement vrai en Bretagne, juge que le droit de bris est un droit régalien dont seul il doit disposer. Un autre enjeu est bien évidemment financier.

Dans ce contexte, la Bretagne voit naître un système particulier, celui des brefs de Bretagne. Ils garantissent, contre le paiement d'une taxe ducale, sauf au Pays de Rays, les navigants contre la perte de leurs biens en cas de naufrage, leur permettant de ravitailler ou d'être assurés de disposer d'aide pour franchir les raz de la mer d'Iroise (fig. 1 et 2). Ce système, s'il est une réponse à un risque, témoigne également d'une affirmation de la souveraineté des ducs de Bretagne, ce qui pose la question de savoir comment les ducs de Bretagne ont utilisé les brefs à des fins politiques.

Figure 1 – Les côtes bretonnes : espaces à risque et sous contrôle



et littoraux de Ponant (XI^e-XVI^e siècles) : première approche d'une histoire à construire », dans *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*, *Revue d'histoire maritime, histoire maritime, Outre-mer, relations internationales*, n° 9, 2008, p. 9-45.

Figure 2 – La mer d'Iroise (source : <http://dic.academic.ru>)



La mise en place des brefs : une origine obscure

À quand remontent les brefs? Leur application a-t-elle été facilement acceptée par les seigneurs? Une ébauche de chronologie peut-elle être envisagée? Cette réglementation s'impose-t-elle sans exception? Autant de questions qui ont donné lieu à controverse dans les années 1950⁴ et pourtant, envisager la question de la chronologie est nécessaire pour comprendre comment les conflits à leur sujet entre les seigneurs côtiers bretons et leur duc ont permis une meilleure définition des prérogatives régaliennes et une meilleure appropriation des frontières maritimes par ce dernier. Aussi est-il nécessaire de reprendre le dossier.

4. À la publication d'H. Touchard parue en 1956 (TOUCHARD, Henri, « Les brefs de Bretagne », *Revue d'histoire économique et sociale*, 34/2, 1956, p. 116-140) répond un article de B.-A. Pocquet du Haut-Jussé (POCQUET du HAUT-JUSSÉ, Barthélémy-Amédée, « L'origine des brefs de sauveté », *Annales de Bretagne*, t. 66, 1959, p. 255- 262).

Quand apparaissent les brefs ?

Primitivement, les débris des navires naufragés et ce qui reste de leur cargaison appartiennent à la puissance publique en vertu des droits de police et de justice compris dans le *jus consulare*. Au cours des X^e et XI^e siècles, ce droit se morcelle et passe aux seigneurs. En 1028, les comtes de Cornouaille dotent l'abbaye Sainte-Croix de Quimperlé et lui donnent, entre autres choses, Belle-Île (« Guedel ») « *cum omni jure consulari* », ce qui, au temps de la duchesse Constance, est considéré comme comprenant le droit de bris⁵. Il est encore attesté en 1040 parmi les droits appartenant à l'abbesse de Saint-Georges à Plougasnou⁶, puis il figure parmi les droits exercés par d'autres seigneurs, tels ceux de Léon, du Penthièvre, de Combourg⁷ ou de Rays⁸.

En 1127, le concile de Nantes, réuni à l'initiative d'Hildebert, archevêque de Tours, condamne les prétentions de l'évêque de Dol d'exercer le droit de bris. Le concile reçoit l'appui du pape Honorius II⁹, alors que Conan IV s'efforce de faire appliquer les dispositions restreignant le droit de bris¹⁰. D'autre part, par lettre du 26 mai 1174, Henri II Plantagenêt abolit, sous certaines conditions, le droit de bris sur les côtes d'Angleterre, du Poitou, de Gascogne et de l'île d'Oléron¹¹, alors que le concile de Latran de 1179 renouvelle la condamnation pontificale et que Philippe Auguste abolit la coutume de « lagan » dans tout le domaine royal en 1187¹².

Il est tentant de placer dans un tel contexte le premier texte des *Costumes et noblesses es contes de Bretagne*, par lequel le duc s'engage à donner, en échange du paiement d'une taxe, une assurance contre l'usage du droit de bris. Selon B.-A. Pocquet du Haut-Jussé on pourrait attribuer à Henri II Plantagenêt la transformation du droit de bris par le moyen des brefs¹³. L'institution contourne en partie les condamnations de principe

5. PLANIOL, Marcel, *Histoire des institutions de la Bretagne*, 4 vol., Mayenne, Association pour la publication du manuscrit de M. Planiol, 1982, t. IV, *La Bretagne ducale ; institutions militaires, les villes, industrie et commerce, les campagnes, la famille, les contrats, assistance, enseignement, goût et mœurs*, p. 183 et note 49.

6. *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Georges*, Paul DE LA BIGNE-VILLENEUVE éd., Rennes, Impr. C. Catel, 1876, n° XXVII, « *Universos redditus [...] et quidquid projectum fuerit a mare et fractus naves* ».

7. LA BORDERIE, Arthur de, *Nouveau recueil d'actes inédits des ducs et princes de Bretagne (XII^e et XIV^e siècles)*, Rennes, Impr. E. Prost, 1902, n° III, témoins 1-12, p. 10-12; n° VII, témoin 4, p. 44-45.

8. Arch. dép. de Loire-Atlantique, H 44. Le 31 janvier 1194, le seigneur de Chéméré, effectuant un échange de biens avec les moines de Buzay, se réserve le droit de droit sur le littoral aux alentours de Pornic.

9. MORICE, Hyacinthe, *Mémoires pour servir de preuves...*, *op. cit.*, t. I, col. 554-555.

10. CASSARD, Jean-Christophe, *Les Bretons et la mer au Moyen Âge*, Rennes, PUR, 1998, p. 149.

11. RYMER, Thomas, *Foedera, conventiones, litterae...*, t. I, 3^e éd. La Haye, 1739-1745, p. 36.

12. DELABORDE, François, *Recueil des actes de Philippe-Auguste, roi de France*, Paris, Impr. nationale, 1916, t. I, p. 254, n° 209.

13. POCQUET DU HAUT-JUSSÉ, Barthélémy-Amédée, « Les Plantagenêts et la Bretagne », *Annales de Bretagne*, t. 53/1, 1946, p. 24-25; *Id.*, « L'origine des brefs de sauveté... », *op. cit.*, p. 25.

fulminées par le pape, en se procurant une ressource financière sous prétexte de répondre aux risques encourus par les navigants, leurs navires et leurs cargaisons, ressource que l'essor du commerce rend d'autant plus fructueuse¹⁴.

La mise en place pourrait cependant être antérieure puisqu'un témoignage cite le duc Geoffroy II dont le pouvoir personnel se place entre 1181 et 1186 (mais pendant sa minorité, l'autorité est aux mains de son père Henri II [1154-1189] qui avait mis le pied en Bretagne depuis 1156). Lors d'une enquête menée en 1235, l'abbé du Relec, le seul parmi les témoins, précise que chaque baron de Bretagne avait eu le droit de « lagan » sur ses rivages de tout temps « sauf sous ce comte-ci [Pierre de Dreux] et sous le comte Geoffroy¹⁵ ». Quant à Jean de Vieuville, il pourrait évoquer, si l'on suit J. Archer, un système de « sceaux » lorsqu'il indique que contre la coutume, le duc s'était emparé du droit de bris et fournissait également « des cautions contre son application » en plusieurs endroits, ce qui paraît évoquer sous le terme de « sceaux » le système que l'on connaît ensuite sous le nom de brefs de Bretagne¹⁶.

Un acte de 1379, dans lequel le duc s'adresse aux « receveurs des esmoulements de nos briefz en Bretagne et ailleurs », plaide également pour une mise en place à la fin du XII^e siècle. Dans cet acte, selon les moines de l'abbaye de Bégard, la duchesse Constance, décédée en 1202, a fait don à leur abbaye de la dîme (ou dixième) des sommes que doivent payer les nefz qui prennent à La Rochelle, Bordeaux, en Bretagne et « ailleurs », « les petitz sceaulx de nos briefs » appelés « semy ou demy marc », valant 25 sous chacun. Cette jouissance ayant été interrompue depuis « le temps des derraines guerres de Bretagne » (guerre de succession et les séquelles, 1341-1379), les moines réclament leur dû. Une commission d'enquête est désignée, puis l'affaire est évoquée au Conseil en présence du duc. Des « lettres de ladite duchesse [Constance] et autres » sont mentionnées, des témoins sont entendus. Le duc valide la demande des moines et ordonne que la rente soit dorénavant payée¹⁷.

La valeur du document a été mise en cause par H. Touchard. Selon lui, le duc aurait avalisé la demande à son retour d'exil sans discuter ; de plus, le tarif et la dénomination attribués au droit appartiennent au XIV^e siècle (et

14. CASSARD, Jean-Christophe, *Les Bretons et la mer...*, *op. cit.*, p. 149.

15. LA BORDERIE, Arthur de, *Nouveau recueil d'actes...*, *op. cit.*, n° III, témoin 4, p. 11 : « *De lagano, dixit quod unusquique capiebat in terris suis, nisi in tempore istius Comititis et Cometis Gaufredi.* »

16. *Ibidem*, VII, témoin 4 : « *De lagano, dixit quod barones Britannie, unusquisque in terra sua consuevit capere laganum; sed Comes contra consuetudinem istam vadit et capit illud in multis locis.* » ARCHER, John, *Une analyse du développement du pouvoir des ducs de Bretagne auprès de leurs vassaux (1203-1305)*, mémoire de maîtrise dactyl., dir. Hervé MARTIN, Rennes, 1996, p. 70.

17. MORICE, Hyacinthe, *Mémoires pour servir de preuves...*, *op. cit.*, t. II, col. 232-233. JONES, Michael, *Recueil des actes de Jean IV, duc de Bretagne*, 2 vol., Paris, Klincksieck, 1980-1983, n° 324.

non au XII^e siècle) et le fait que la duchesse ait confirmé, en 1186, l'abbaye Sainte-Croix de Quimperlé dans son droit de bris, à la suite d'un différend avec Geoffroy du Maine et ses associés quant aux restes de leur navire fracassé à la côte¹⁸, serait contradictoire avec les brefs qui vont à l'encontre du droit de bris¹⁹. Ces arguments ont été réfutés par B.-A. Pocquet du Haut-Jussé : l'enquête, les hommes présents au Conseil, les délais attestent d'une justice qui prend des garanties ; les noms cités concernent naturellement le XIV^e siècle puisqu'ils sont en rapport avec la situation présente ; la charte citée, bien qu'évoquée en style indirect, paraît authentique, et la libéralité de Constance envers Bégard peut encore se justifier par le fait que Conan IV, père de Constance, est inhumé à Bégard en 1171 ; enfin, et c'est l'essentiel, il n'y a pas contradiction entre droit de bris et brefs ; en effet, si la duchesse fait fonctionner les droits de brefs, c'est qu'elle se juge propriétaire du droit de bris. Quant à la date de la donation faite par la duchesse, si elle demeure inconnue, la mention d'Arthur, né en 1187, fils de Constance et de Geoffroy II (qu'elle épouse en 1181 et qui décède en 1186), la place probablement dans la dernière décennie du XII^e siècle, de toute façon avant le 4 septembre 1201, date du décès de Constance²⁰.

La remise en cause du système ducal des brefs et l'origine des sceaux seigneuriaux du Léon et du pays de Rays

La remise en cause de l'autorité ducal qui accompagne la fin du règne de Geoffroy II, puis la disparition d'Arthur I^{er} sont propices à une contestation de l'autorité ducal dont a dû pâtir sa volonté de se réserver le droit de bris. La réaffirmation du pouvoir ducal en Bretagne, avec Pierre de Dreux (1213-1237), s'est accompagnée d'un mouvement inverse. Outre les témoignages de nombreux témoins lors de l'enquête déjà citée de 1235, relevons l'affirmation qu'Henri d'Avaugour tenait le droit de bris « pendant la guerre » contre le duc, un signe qui témoigne de l'affaiblissement du pouvoir ducal et de sa remise en cause pendant la révolte des seigneurs en 1230-1231²¹.

La soumission « haut et bas », en novembre 1234, de Pierre de Dreux au roi de France, Louis IX²², ouvre la voie à la rédaction des « *communes petitiones Britonum* ». Le roi lance une série d'enquêtes menées par une commission royale, réunie à Saint-Brieuc pendant l'été 1235, et destinées à faire évaluer l'importance des préjudices subis par les Bretons pendant

18. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 79. LE DUC, Placide, *Histoire de l'abbaye de Sainte-Croix de Quimperlé*, R.-F. LE MEN éd., Quimperlé, impr. de T. Clairret, 1881, n° 25, p. 603.

19. TOUCHARD, Henri, « Les brefs de Bretagne... », *op. cit.*, note 79, p. 79.

20. POCQUET du HAUT-JUSSÉ, Barthélémy-Amédée, « L'origine des brefs de sauveté... », *op. cit.*, p. 255-262.

21. LA BORDERIE, Arthur de, *Nouveau recueil d'actes...*, *op. cit.*, n° IV, témoin 22, p. 27-28, Guillaume, archidiacre de Saint-Brieuc, « *De lagano dicit quod vidit quod dominus Henricus illud habuit in guerra, et credit quod comes Alanus habuerat illud in tempore suo* », l'appropriation ayant pu se continuer pendant la trêve.

22. LEVRON, Jacques, « Pierre Mauclerc, duc de Bretagne », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 14, 1933, p. 209-295 ; 15, 1934, p. 199-329, voir p. 253.

le gouvernement du duc. Dans les articles qui énoncent les empiétements jugés inadmissibles par les seigneurs du pouvoir de Pierre de Dreux figure en bonne place la dénonciation de la volonté du duc de les dépouiller du droit de bris. La majorité des témoins affirme que Pierre de Dreux est le premier à remettre en cause ce droit seigneurial²³. Mais il n'est pas expressément fait allusion au système de sceaux. Or pour H. Touchard, Pierre de Dreux « n'aurait pas négligé une telle ressource fiscale si elle avait existé, et, s'il l'avait créée, ses sujets [...] ne l'auraient pas oubliée dans leur longue liste de griefs ». Il considère donc que le système de sceaux, étendus plus au moins rapidement aux vicomtes de Léon et aux sires de Rays, pourrait dater des années 1240-1250, sous le règne de Jean I^{er} le Roux, marqué par l'apparition d'une organisation financière en Bretagne et d'un effort d'organisation des coutumes maritimes²⁴.

La non dénonciation des sceaux peut également se comprendre comme l'acceptation d'une pratique déjà avérée, ou encore peut-on penser que l'essentiel pour les seigneurs est l'affirmation d'un droit de bris lié à leur territoire propre, qui ainsi approprié, rend caduque le système des brefs ducaux... Aussi, sans doute, convient-il d'attribuer à Pierre de Dreux la réaffirmation de droits, bris et délivrance de brefs, considérés comme ducaux et non leur création. D'autre part, la déconfiture de Pierre de Dreux ne remet pas réellement en cause l'ensemble des avancées réalisées sous son règne : le droit de bris et les brefs qui rachètent le droit de bris, demeurent aux mains du pouvoir ducal. Plutôt que d'y voir une rupture entre les règnes de Pierre de Dreux et de Jean I^{er} comme le prétendait l'historiographie bretonne à la suite d'A. de La Borderie²⁵, la tendance actuelle est de considérer que l'échec de Pierre de Dreux est plus apparent que réel, quelques concessions accordées aux seigneurs désarmant leur hostilité²⁶.

La question des sceaux léonards

Peut-on aller plus loin et suggérer également une date pour la mise en place des « sceaux » léonards ? Albert Le Grand rapporte qu'en « l'an 1250, le duc Jean I^{er} reprenant les arres de son père, voulut lever les brefs es terres de Guyomarc, vicomte de Leon, lequel n'y voulant consentir, le duc entra en armes en Leon, brûla le païs et prit quelques places ; enfin

23. LA BORDERIE, Arthur de, *Nouveau recueil d'actes...*, *op. cit.*, n° III, témoins 1-14, p. 16-35, n° IV, témoins 1, 3-22 et 25, p. 9-46.

24. TOUCHARD, Henri, « Les brefs de Bretagne... », *op. cit.*, p. 126.

25. LA BORDERIE, Arthur de, *Histoire de Bretagne*, t. III, *De l'an 995 après J.-C. à l'an 1364*, Rennes, Impr. Vatar, 1899, réimp., Mayenne, Floch, p. 333-334, suivi entre autres par LEVRON, Jacques, « Pierre Mauclerc, duc de Bretagne... », *op. cit.*, 1924, p. 255-256, mais à nuancer à la lecture des pages 327-328.

26. PAINTER, Sidney, *The Scourge of the clergy : Peter of Dreux, duke of Brittany*, Baltimore, The Johns Hopkins press, 1937, réimp. New-York, 1969. POCQUET du HAUT-JUSSÉ, Barthélémy Amédée, « Pierre Mauclerc et l'esprit du XIII^e siècle », *Annales de Bretagne*, 56, 1949, p. 93-120. ARCHER, John, *Une analyse du développement du pouvoir des ducs de Bretagne...*, *op. cit.*, p. 85.

cela s'appaisa et demeura Guyomarc en ses anciennes possessions²⁷ ». Le texte pose problème : en 1250, le vicomte de Léon n'est pas Guyomarc'h (décédé vers 1239) mais Hervé III (vers 1239-vers 1265). Si l'on retient, malgré tout, l'événement, et le milieu du XIII^e siècle comme date où il est survenu, c'est-à-dire le début du règne personnel de Jean I^{er} le Roux (1237-1286), comment interpréter cette volonté de « lever les brefs » ? Notre analyse écartant l'idée que le système des brefs (ducaux) ait été créé à cette date, que signifie cette prétention du pouvoir ducal qui, selon le texte, reprend les méthodes autoritaires pratiquées du temps de Pierre de Dreux ? On peut suggérer que Jean I^{er} a voulu s'opposer à un autre système, celui des sceaux léonards, qui se serait alors mis en place. *Les Coutumes et noblesses es contes de Bretagne*²⁸ pourrait être sollicitées, en ce sens qu'elles attribuent aux sceaux du Léon une origine différente (vicomtale) des brefs et relativement récente. Aussi, l'hypothèse selon laquelle l'origine des sceaux léonards se trouve dans la confiscation définitive du droit de bris par le duc s'en trouverait-elle renforcée, les vicomtes ayant ainsi contourné le manque à gagner de la décision ducal²⁹. La mise en place de ces sceaux pourrait alors se placer après le règne de Guyomarc'h V (1179-vers 1210), celui-là même qui se vantait de posséder le droit de bris (*supra*), sans doute autour des années 1240-1250. H. Touchard a souligné toute l'importance de cette période, qui marquerait, non pas l'apparition des brefs, mais l'extension d'un système de taxes maritimes. Celles-ci, après l'absorption progressive des ressources de la vicomté de Léon, puis de la vicomté elle-même, par le pouvoir ducal (1265-1298)³⁰ se trouvent entre les mains du pouvoir ducal.

Les brefs du pays de Rays

Dans la baie de Bourgneuf, pour le territoire qui relève des sires de Rays, dans les années 1260, le duc tient également, un temps, le droit de bris et les taxes que procure un système analogue à celui des brefs³¹. Dans un accord passé entre Jean I^{er}, duc de Bretagne, et Girard I^{er} Chabot, seigneur de Rays, scellé au parlement de Paris le 27 août 1262, le duc est tenu de rendre jugement au sujet de son droit de bris usurpé, aux dires du baron, par le duc ; le jugement doit s'appuyer sur les enseignements d'une enquête

27. LE GRAND, Albert, *Les vies des saints de la Bretagne armoricaine...*, 5^e éd. par A.-M. THOMAS, J.-M. ABGRALL, P. PEYRON, Quimper, J. Salaün, 1901, p. 232. La première édition date de 1637.

28. Sur ce texte essentiel, cf. *infra*.

29. ARCHER, John, *Une Analyse du développement du pouvoir des ducs de Bretagne...*, op. cit., note 70, p. 69.

30. Le point sur cette question, KERNÉVEZ, Patrick et BOURGÈS, André-Yves, « Généalogie des vicomtes de Léon (XI^e, XII^e et XIII^e siècles) », *Bulletin de la société archéologique du Finistère*, 136, 2007, p. 184-186.

31. BLANCHARD, René, *Cartulaire des sires de Rays*, 2 vol., *Archives historiques du Poitou*, t. 28 et 30, 1898-1899, t. II, n^o 219, p. 251, pour 1278.

menée en raison des « us et coutumes de la terre³² ». Le duc gagne son procès et, sûr de son droit, il cède à son fils cadet Pierre, en janvier 1265, la terre de Vue, avec le droit d'épaves « *quod vulgariter appellatur gail³³* ». Puis, le 13 juin 1265, Pierre le cède à Emma de Château-Gontier, épouse de Girard II Chabot, qui, en janvier 1266, récupère les droits de son père du chef d'Emma. Ces échanges se font avec l'assentiment du duc, le dernier acte étant rendu par le duc lui-même, mais avec la condition : « sauve nostre droiture e nostre seigneurie³⁴ ». En 1408, les sires de Rays disposent encore du droit de bris³⁵. Des sceaux rachetant du droit de bris sont distribués à Prigny, à Pornic, et encore à La Rochelle, ainsi que peut-être des sceaux de vitaille³⁶. Il y en avait de deux sortes, les grands valaient 10 sous, les petits cinq³⁷. Ces brefs sont obligatoires³⁸. Mais, au xv^e siècle, si les sires de Rays délivrent toujours, au moins à Prigny des brefs de sauveté³⁹, ils ont perdu celui de vitaille que perçoivent des agents ducaux⁴⁰.

Pour le Pays de Rays, le duc a accepté la cession d'un droit et de taxes. Mais le cas est particulier, comme le montrent la constitution des apanages (*infra*) ou encore diverses affaires où les seigneurs revendiquant l'exercice du bris sont déboutés de leur demande. Ainsi en 1280, sur la côte du Goëlo, Henri d'Avaugour prétendant toujours exercer le droit de bris, une enquête est menée au nom du roi de France⁴¹. En 1283, une commission spéciale est chargée d'examiner la question; on en ignore les décisions⁴². Mais un siècle plus tard, Philippe, duc de Bourgogne, rend une sentence arbitrale à propos d'un différend qui s'était élevé entre le duc de Bretagne, d'une part, le comte de Penthièvre et le sire de Clisson, d'autre part, la sentence étant favorable au duc⁴³. Citons également la plainte adressée, en 1430, au pape

32. *Ibidem*, t. II, n° 161, p. 164-165, « E est assavoir [*sic*] que le Comte doit randre jugement à Monsieur Girard Chabot sur le geyf du pecey de nefes ou des vaisseaux qui brissent en la mer, quant ils arrivent en la terre à icelui Girart, c'est assavoir [*sic*] en la baronnie de Retz ».

33. *Ibid.*, t. II, n° 216, p. 240-241.

34. *Ibid.*, t. II, n° 217, 213, p. 241-244, 235-236.

35. *Ibid.*, t. II, n° 314, p. 457-474.

36. *Ibid.*, t. II, n° 219, p. 251. *Ibid.*, t. II, n° 205, p. 222-223. En 1327, un marchand reconnaît que sa nef et cargaison de vin appartiennent au seigneur de Rays puisqu'il est resté huit marées sans prendre de brefs malgré les injonctions.

37. *Ibid.*, t. II, n° 219, octobre 1278.

38. *Ibid.*, t. II, n° 205.

39. Arch. dép. Loire-Atlantique, B 1854. BLANCHARD, René, *Lettres et mandement de Jean v, duc de Bretagne, de 1402 à 1442*, 5 vol., Nantes, Société des bibliophiles bretons, 1889-1895, n° 1451, pour 1420.

40. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 6, f° 66, pour 1468. BLANCHARD, René, *Cartulaire des sires de Rays...*, *op. cit.*, t. II, n° 314, pour 1408.

41. MORICE, Hyacinthe, *Mémoires pour servir de preuves...*, *op. cit.*, t. i, col. 1050-1051 : « *Item, praedicti milites inquirant utrum Comes sit in possessione fracturae navium in Goelou, sive dictus Henricus et ejus antecessores, et si invenerint dictum Comitem possessionem habuisse, hoc ei adjudicabunt : sin Henrico remanebit.* »

42. ARCHER, John, *Une analyse du développement du pouvoir des ducs de Bretagne...*, *op. cit.*, p. 67-68.

43. DARSEL, Joachim, « Les seigneuries maritimes en Bretagne... », *op. cit.*, p. 49.

par le duc s'élevant contre la prétention de l'évêque de Saint-Malo d'exercer le droit de bris⁴⁴. En 1460, mission est donnée à des officiers ducaux de s'informer des prétentions qu'élève l'évêque comte, Guillaume Ferron, sur la possession des poissons « royaux » échoués sur le littoral de son fief : en conséquence du rapport, des hommes d'armes sont dépêchés, ils saccaquent le palais épiscopal, Guillaume Ferron se réfugie à Angers et se plaint, en vain, à l'archevêque de Tours et au pape⁴⁵. Cette particularité du Pays de Rays est délicate à expliquer. Sans doute trouve-t-elle son origine dans l'absence de domaine ducal dans la zone littorale et la présence voisine des Marches dont le statut juridique est particulier⁴⁶.

Que conclure de ce long développement ? Sans doute faut-il retenir les décennies 1170 et 1180 comme celles où le pouvoir ducal s'approprie le droit de bris et met en place les brefs, mais plutôt que de les attribuer à tel ou tel personnage, il convient de les situer dans un processus complexe où jouent l'influence de l'Église et l'action des villes marchandes, comme l'indique le texte même des *Coutumes et noblesses es contes de Bretagne*, la puissance publique sanctionnant une évolution que l'absence de documents ne permet pas de retracer à partir du simple cas breton. Cependant, si sa mise en place reste en partie mal connue, l'affirmation de la souveraineté ducale dans le domaine maritime est incontestable et s'affirme dans les *Coutumes et noblesses es contes de Bretagne*.

Les « Coutumes et noblesses es contes de Bretagne » : une législation ducale s'imposant à tous

Faisons maintenant le point de la réglementation en vigueur aux XII^e-XIII^e siècles. Il ne s'agit pas d'insister sur les *Rôles d'Oléron*, dont l'application s'impose dans l'ensemble de l'espace navigué, mais de présenter plus en détail *Les coutumes et noblesses es contes de Bretagne*. Ce texte, dont la rédaction date du XIV^e siècle mais dont le contenu est antérieur et qui n'a pas n'a fait jusqu'ici l'objet d'aucune étude systématique, expose la législation ducale s'imposant à tous : quel son contenu ? Qu'apprend-on sur son origine ? Que révèle-t-il des volontés politiques du pouvoir ducal ?

Un premier niveau de réglementation se trouve dans les *Rôles d'Oléron*⁴⁷. Cette législation coutumière, toute empirique et concrète, dont le plus ancien exemplaire conservé date de 1266, est constituée d'un assemblage de « jugements » constituée peut-être à partir de la fin du XI^e siècle ou au début du XII^e siècle dans un espace maritime, un temps contrôlé par

44. MORICE, Hyacinthe, *Mémoires pour servir de preuves...*, op. cit., t. II, col. 1228.

45. Arch. dép. du Finistère, H 184bis.

46. Mise au point récente de JONES, Michael, « Jean IV et le Pays de Retz : l'exercice et les limites du pouvoir ducal à la fin du XIV^e siècle », dans *Le printemps de l'Histoire*, Machecoul 14 avril, actes du colloque *Échanges et pouvoirs au pays de Retz à la fin du Moyen Âge*, Société des historiens du Pays de Retz, la Bernerie-en-Retz, 2008, p. 31-41.

47. PARDESSUS, Jean-Marie, *Collections des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, 6 vol., Paris, Impr. royale, 1828-1845, t. I, p. 323-354.

les Plantagenêts. Cet espace s'anime avec le commerce du vin effectué par des flottes pratiquant une navigation de cabotage à vue des côtes, entre Bordeaux ou l'Aunis, d'une part, et, d'autre part, le raz de Sein et le chenal du Four pour ensuite gagner la Manche vers l'Angleterre ou la Flandre en une navigation moins en relation avec les côtes. Les *Rôles d'Oléron* ont été rapidement annexés au droit breton ; à ce titre, ils sont reproduits parmi les ordonnances ducales dans un certain nombre de manuscrits de la coutume et sont imprimés dans la plupart des éditions de la *Très ancienne coutume*⁴⁸. Ils ressortissent d'un « droit salé » – « ordonné est et estably pour coustume de la mer » énoncent certains articles des *Rôles d'Oléron*⁴⁹ – alors que *La tres ancienne coutume* de Bretagne, codifiée entre 1312-1325⁵⁰, ignore les gens de mer dans ses 335 chapitres⁵¹.

Les Coustumes et noblesses es contes de Bretagne

Ce premier niveau réglementaire s'est bientôt enrichi des *Coustumes et noblesses es contes de Bretagne*⁵², dont la date de rédaction demeure inconnue, et qui ont codifié des usages antérieurs. Elles comportent trois textes, qui accompagnent d'ordinaire les *Rôles d'Oléron* dans les éditions bretonnes et la plupart des anciennes éditions de la *Tres ancienne coutume*. Elles traitent des « seaulx qui sont appelez breffs » et de « seaux de conduit » qui ne sont pas désignés sous le nom de « briefs ». Aucun de tels actes n'a été conservé, mais ils se présentent sous la forme de petits morceaux de parchemin ou de papier portant un sceau qui les authentifie. Ils portent quittance d'une taxe pouvant être acquittée par les navires circulant le long des côtes du duché et leur apportant en retour un certain nombre d'assurances.

Le premier texte des *Coustumes et noblesses es contes de Bretagne* est relatif au droit de bris et aux brefs qui le concernent. Selon le droit de bris, les navires qui se brisent sur les côtes, avec leurs agrès et leurs marchandises, même si le propriétaire survit au naufrage et peut prouver sa propriété, sont acquis au possesseur du droit de bris, que les anciens textes nomme « *laganum* » (« lagan ») « *peccium* » (« pecoi de mer »), le terme juridique le plus neutre est *fractura navium* ou *fractio navium*⁵³.

48. PLANIOL, Marcel, *Histoire des institutions de la Bretagne...*, op. cit., t. IV, p. 177.

49. PARDESSUS, Jean-Marie, *Collections des lois maritimes...*, op. cit., art. 28-35, p. 342-348.

50. PLANIOL, Marcel, *La Très ancienne coutume de Bretagne avec les assises, constitutions de parlement et ordonnances ducales suivies d'un recueil de textes divers antérieurs à 1491*, Rennes, J. Plihon et L. Hervé, 1896, p. 7.

51. BRÉJON de LAVERGNÉE, Jacques, « Économie et société dans la *Très ancienne Coutume de Bretagne* au XIV^e siècle », *Mémoires de la société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 60, p. 35-49.

52. MORICE, Hyacinthe, *Mémoires pour servir de preuves...*, op. cit., t. I, col. 792-793, publication incomplète et défectueuse, qui a été revue et corrigée par PLANIOL, Marcel, *Très ancienne coutume de Bretagne...*, op. cit., p. 466-468.

53. HÉVIN, Pierre, *Questions concernant les matières féodales*, Rennes, 1736, p. 349.

Les brefs sont justifiés par deux éléments. D'abord, en préambule, il est affirmé que le droit de bris, appartient au « conte », c'est-à-dire au duc⁵⁴, « sanz ce que null marchant ne homme y prange riens », une fois réservée la part des sauveteurs qui est différente selon le type de leur intervention : elle est d'un tiers, s'ils sont obligés de se mettre en mer, mais ils ne reçoivent qu'un salaire s'ils peuvent récupérer les débris sans qu'« ilz ne perdent terre ». Le domaine maritime se distingue donc bien du domaine terrestre qui est soumis au droit public breton énoncé par *La tres ancienne coutume* et qui s'applique, en particulier, aux « epaves de mer » (poissons morts, algues, débris divers autres que marchandises et apparaux)⁵⁵. Si le droit de bris et la part réservée aux sauveteurs ne sont en rien originaux – la gratification allouée aux sauveteurs se retrouve dans les *Rôles d'Oléron*⁵⁶ –, l'affirmation de la possession du droit de bris par le duc est juridiquement essentielle : elle fonde la réglementation publique qui en découle.

Les brefs sont en second lieu justifiés par le fait « que le pays de Bretagne estoit en si grant dangier que à peine pouvoit mareer une nef deux ans qui ne vaneist au dangier de ladict seigneurie ». Une telle mention sur l'espérance de vie des navires donne à penser à une indication, qui paraît exagérée, fournie par les navigateurs, ce qui conduit à s'interroger sur les conditions de rédaction de ce premier texte. Les indications sont fragmentaires : « fust il accordé entre ledict conte et toutes manieres de neffs, par l'assentement du roy de France, du duc de Guienne et de touz les subgitz du royaume de France, a la prière et supplicacion de touz les ports ». Elles suggèrent une demande émanée des « ports », prise en compte par des puissances publiques, roi de France, duc de Bretagne et duc de Guyenne. Ainsi des accords entre villes portuaires⁵⁷, dans le cadre de stratégies de neutra-

54. Le terme de comte pour désigner le prince breton est d'un usage courant, bien qu'à partir de 1158 et de Conan IV, le prince breton s'intitule régulièrement duc ; la chancellerie anglaise ne reconnaît le titre ducal breton au moins que depuis Jean sans Terre (1202), la chancellerie pontificale qu'en 1288, la chancellerie royale française qu'en 1297. JEULIN, Paul, « L'hommage de la Bretagne en droit et dans les faits », *Annales de Bretagne*, t. 41, 1934, p. 429. POCQUET du HAUT-JUSSÉ, Barthélémy Amédée, « Les Plantagenêts et la Bretagne... », *op. cit.*, p. 20.

55. PLANIOL, Marcel, *Histoire des institutions de la Bretagne...*, *op. cit.*, t. IV, p. 182-189. PASQUIOU, Yves, *Du droit d'épave, bris et naufrage*, Paris, Libr. Arthur Rousseau éd., 1896, p. 37-58. DARSEL, Joachim, « Les seigneuries maritimes en Bretagne... », *op. cit.*, p. 34-59. CASSARD, Jean-Christophe, *Les Bretons et la mer...*, *op. cit.*, p. 179-180. Voir également pour le Poitou voisin, FAVREAU, Robert, « Les ports de la côte poitevine au xv^e siècle », *Bulletin philologique et historique*, 1962, Paris, éd. du CTHS, 1965, p. 28-29. SARRAZIN, Jean-Luc, « L'État et la seigneurie : le contrôle du littoral poitevin à la fin du Moyen Âge », dans LE BOUËDEC, Gérard et CHAPPÉ, François (dir.), *Pouvoirs et littoraux du xve au xxe siècle*, Actes du colloque international de Lorient, 24, 25, 26 septembre 1998, Christophe CÉRINO (éd.), Rennes, PUR, 2000, p. 32-33. Ce qu'avalisent les *Rôles d'Oléron*, PARDESSUS, Jean-Marie, *Collections des lois maritimes...*, *op. cit.*, art. 46-54, p. 351-353, qui distinguent « coutume de la mer » et « coutume du pays ».

56. *Ibidem*, art. 36, p. 356.

57. Ces villes portuaires ne sont pas bretonnes. En Bretagne, aux xii^e et xiii^e siècles, le commerce extérieur est limité et l'émergence des villes encore en gestation. Ces caractéristiques pourraient expliquer le caractère particulier des brefs de Bretagne, système

lisation, d'accommodement et d'arrangement, entre elles ou avec certains seigneurs, destinés à maintenir leurs activités économiques et à assurer la paix sociale, ont-ils prélué à cette organisation. Puis, ces accords ont fait l'objet d'une validation par les puissances publiques, ce second temps correspondant à autre période, celle où le pouvoir princier dispose d'une certaine force. Ce processus, dont la réalisation nous demeure inconnue, implique plusieurs niveaux et un environnement politique qui a évolué : en cela, il paraît plus complexe qu'il n'a été jusqu'ici envisagé⁵⁸.

Les brefs sont délivrés par le « conte » en Bretagne, « ou lieu ou il vouleüst en leur terrouer », dans les recettes ducales de Bretagne. Ils concernent « toutes manieres de neffs et marchandises », qui chargent dès la Bretagne vers le royaume d'Espagne. Pour chaque voyage, les brefs leur assurent, « du droit et noblesse dudict prince », qu'en cas de naufrage « on prange rien de la neff, ne des biens qui seroient dedans, ne des marchanz, sauff le droit des saufvours, lequel est ordrenné affin qu'ilz travaillent à saufer les biens ». En cela, la législation ducale répond à la demande exprimée par les navigants et les communautés marchandes. Cependant, en retour, le duc impose les taxes qui l'accompagnent. Les brefs sont gérés par la puissance publique bretonne : la diffusion se fait par l'administration ducale et un contrôle est exercé par l'amiral⁵⁹. La Bretagne ne se dote d'une amirauté que sous le duc Jean III (1312-1341), peu après le déclenchement de la guerre franco-anglaise en 1337⁶⁰. Cette référence à l'amiral breton est donc à mettre en relation, non pas avec la mise en place des brefs, mais avec la rédaction du texte qui codifie des pratiques antérieures. Ainsi est-il mis en place, entre Guyenne et Bretagne, un espace de navigation et de commerce où, à la demande des « portz », les autorités (duc de Guyenne, roi de France, duc de Bretagne) garantissent les navigants passibles du droit de bris en cas de naufrage. Quand aux Anglais, s'ils abordent un lieu « ou les briefs sont », que leur navires soient vides ou chargés, s'ils chargent sur place, ils sont tenus de se procurer des brefs, sinon « ilz sont a la volenté

qui concerne une région de navigation et non des centres urbains ou commerciaux. Nous reprenons ici une idée émise par Mathias Tranchant lors de la présentation de ce travail. D'autre part, plusieurs participants ont attiré l'attention sur le rapprochement qu'il y a à faire avec les systèmes de sauf-conduits.

58. Pour TOUCHARD, Henri, « Les brefs de Bretagne... », *op. cit.*, p. 125, dont l'article reste fondamental sur cette question, « les sceaux ont été certainement le résultat d'une entente entre le duc et certains seigneurs, d'une part, et les communautés maritimes, de l'autre, que le pouvoir politique s'est contenté d'entériner » ; cependant l'objet de cette remarque est, pour cet auteur, d'écarter l'hypothèse d'une mise en place par Henri II Plantagenêt, pour lui préférer celle d'une mise en place par le duc de Bretagne Jean I^{er} ; ces démarches privilégient la puissance publique comme acteur.

59. Tous les brefs « de touz les voyages qu'ilz feront durant l'an » doivent-être « monstrier a l'amiral [...] toutes les foiz que il les voudra requerre, ou aultrement il les [les neffs] peut mettre en poifait ».

60. JONES, Michael, « L'amirauté et la défense des côtes de Bretagne à la fin du Moyen Âge », dans BOIS, Jean-Pierre (dir.), *Défense des côtes et cartographie historique*, 124^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Nantes, 19-26 avril 1999, Paris, CTHS, 2002, p. 19.

dudict prince, corps et biens » en cas de naufrage. En l'absence de brefs, la « neff et touz les biens » sont acquis au duc.

Le deuxième texte des *Coustumes et noblesses es contes de Bretagne* a trait aux « seaux de conduit » dont il est précisé qu'ils ne sont pas des « brefs ». En effet, leur origine est différente : ils sont à attribuer aux vicomtes de Léon dont les possessions sont riveraines des raz de la mer d'Iroise « ou il convenoit à toutes nefes s'assembler, chargees ou vuides » afin de passer ce secteur difficile dans les meilleures conditions⁶¹. Ces « sceaux » qui sont délivrés à « Saint Mahé ⁶² » sont justifiés par le fait qu'il faut se « garder que les ungs ne meffeissent es autres, pour ce que ilz estoit de plusieurs estranges contrees ». L'intervention de la puissance vicomtale répond « a son debvoir de leur porter paix oudict trespas et à son terrouer », elle est en relation avec l'exercice de ses droits de police et de justice. Cette intervention est dite « dempuis memoire de homme », cette indication, qui s'oppose au temps immémorial, suggère l'idée d'une création relativement récente.

Pour assurer la sécurité, le vicomte doit « tenir vesseaux pour les garder et conduire en droit sa terre [*le Léon*] et ledit trespas [*les raz de la mer d'Iroise*] ». Les sceaux autorisent à faire escale, « prandre vitaille » et se pourvoir des pilotes nécessaires pour franchir le passage du Four⁶³. En l'absence de « seaux de conduit », le navire « auroit forfait en corps et en biens » et le vicomte peut poursuivre la « neff [...] quelque part que elle iroit et l'amener o lui comme soue forfaita à justicier en son terrouer ». Là encore, un contrôle est exercé, les maîtres de navire sont tenus « de monstrenr tous les seaulx des veages qu'ilz auront faitcz par annee ».

Dans ce deuxième texte, il est encore indiqué que la vicomté de Léon est passée aux mains des « seigneurs de Bretagne », auxquels appartiennent désormais « toutes les deux noblesses », c'est-à-dire les brefs et les « seaux de conduit ». Ce transfert se fait entre 1265 et 1275 : en 1265, Hervé de Léon afferme au duc les coutumes de Saint-Mathieu, pour 3000 livres, puis à nouveau en 1271, avant de les lui céder de manière définitive en 1275⁶⁴.

61. Sur les conditions nautiques du passage des raz, à la fin du Moyen Âge, MICHÉA Hubert, « Le passage du raz de Saint-Mathieu à la fin du Moyen Âge », *107e Congrès national des Sociétés savantes*, 1982, Paris, Éd. du CTHS, 1984, p. 255-273. Voir également CASSARD, Jean-Christophe, « Échos ponantais d'une navigation de galères castillanes en 1405-1406 », *Bulletin de la société archéologique du Finistère*, t. 133, 2004, p. 240-242.

62. Saint-Mahé-de-Fine-Terre, lieu également nommé Saint-Mathieu, situé en la commune de Plougonvelin.

63. Le recours à des pilotes dans cette zone est évoqué dans les *Rôles d'Oléron*, article 13 : « Une neef se frette à Burdeux ou aillours et vient à sa descharge; et font charte partie, thouage et petit lodmanage sont sur les marchantz : en la coste de Bretagne tous ceux que l'on prend puis que l'en a passé l'isle de Bas en Leon, sont petiz lodmanz [*comprendre en côte de Bretagne, on considère comme petits locmans tous ceux qu'on prend pour passer l'île de Batz dans la vicomté de Léon*] », PARDESSUS, Jean-Marie, *Collections des lois maritimes...*, *op. cit.*, p. 332.

64. LA BORDERIE, Arthur de, *Recueil d'actes inédits des ducs et princes de Bretagne (XI^e, XII^e, XIII^e siècles)*, Rennes, Impr. Ch. Catel, 1888, p. 238-259. KERNÉVEZ, Patrick et BOURGÈS, André-

Une autre évolution est signalée dans ce deuxième texte. Pour les Espagnols et « aultres [d'étranges pays que ou les brefs sont] qui peussent prandre port en sa terre sanz avanturer, chargez ou dechargez », il est possible de demander les brefs à « tierce maree dempuix que getteront ancre ou port o effect les aller querre quelque part » et ainsi bénéficier des garanties données par la possession des brefs dans le cas où ils ne passeraient pas par le raz de Saint-Mathieu. Cette clause ne s'applique pas si le navire passe par le raz de Saint-Mathieu, ce qui implique l'obligation absolue de se munir des brefs si l'on passe ce lieu. Cette évolution tient compte tout à la fois du développement de la navigation, de l'attrait commercial croissant de la Bretagne, mais aussi du renforcement du pouvoir ducal. Elle peut permettre d'attirer de nouveaux clients, en couvrant par la garantie accordée les risques encourus, mais aux conditions fixées par le duc.

Le troisième texte *Coustumes et noblesses es contes de Bretagne* précise le type de brefs à prendre selon le tonnage et la cargaison du navire :

- pour un « vaisseau qui pourra porter fourniture de vin, briefz enterrins »,
- « au dess[o]us la fourniture, demy brief »,
- « au bateau de trois ou quatre tonneaux, brefs de vitaille »
- « si le bateau est chargé de sel et porroit porter fourniture de vin, demy brief »,
- « et si porroit porter cincq tonneaux et ne pourroit on plus bouter en ces petiz basteaux ou flenons, briefz de vitaille, car il n'y a pas sauveté sur sel ».

S'y ajoute une indication de prix : « demi brief de sel, II solz, VI d, avecque le salaire du clerq ».

Selon ce texte, à une date qui n'est pas précisée, il n'est plus question que de brefs, ce qui implique la fusion des deux systèmes d'origine différenciée, ducal et Léonard, mais aussi son extension puisqu'il est cité un « brefs de vitaille ». D'autre part, la présence de cargaisons de vin et de sel souligne bien l'essor de ces produits dans le commerce atlantique, essor qui s'affirme à partir du XIII^e siècle⁶⁵.

Les principes politiques mis en œuvre par Les Coustumes et noblesses es contes de Bretagne

Les *Coustumes et noblesses es contes de Bretagne* font apparaître une réglementation publique qui, bien que d'origine variée, se trouve dans la seconde moitié du XIII^e siècle entre les mains du pouvoir ducal. Dans le discours officiel, tel qu'il est développé à la fin XIV^e siècle⁶⁶ et plus encore au XV^e siècle, mais dont les éléments constitutifs sont antérieurs, les brefs ressortissent des droits « royaux et duchaulx » dont les ducs de Bretagne

Yves, « Généalogie des vicomtes de Léon... », *op. cit.*, p. 184.

65. CRAEYBECKX, Jan, *Un grand Commerce d'importation : les vins de France aux anciens Pays-Bas (XIII^e-XVI^e siècles)*, Paris, SEVPEN, 1958.

66. Exemple en 1384, MORICE, Hyacinthe, *Mémoires pour servir de preuves...*, *op. cit.*, t. II, col. 455.

réclament la possession. S'ancrant dans l'histoire du duché, ils auraient été reconnus par le roi Louis IX à Pierre de Dreux, alors à la tête du duché de Bretagne, lors du traité d'Angers, en 1231. Dans le domaine qui nous concerne, le duc serait en pouvoir :

« d'avoir port de mer, rumpture de nefes, avec forfaictures, amandes, et emolumens pour raison de nefes pareilles comme de brevets ou sceaux de mer prendre, percevoir, avoir et lever es villes, havres et ports de son duché et en la mer toutes et quantes fois que le cas esdits lieux ou aucun d'iceux adviendra [...] brevets ou sceaux de brevets, c'est a sçavoir de salvation et sauf conduits de vivres pour les marchans et passans par la mer de Bretagne en la salvation et faveur d'iceux marchans d'ancienneté par certaine composition pour ce ordonnez tant aux ports, havres et villes de son duché comme aussi a Bourdeaux et a La Rochelle⁶⁷ ».

Certes, ce texte est apocryphe ; sa rédaction n'est pas très antérieure au 4 mai 1456, date d'un *vidimus* qui énonce qu'il a été retrouvé dans un manuscrit de la cathédrale de Tréguier, à la suite du procès de canonisation de saint Yves⁶⁸, et il est cité en termes vagues dans une enquête de 1455 sur les droits ducaux⁶⁹. Mais, en dépit de la falsification, l'enseignement est clair : il place le domaine maritime dans le champ de compétence du pouvoir ducal.

Révélatrice de cette tendance⁷⁰ est, d'une part, la réservation de certains droits lors de la constitution d'apanages par le duc : ainsi en 1317, lors de la dotation par Jean III au profit de son frère Guy, celui-ci reçoit-il le Penthièvre, « sauf les droits de peçois ou de naufrage maritime⁷¹ », ou en 1422, quand Jean V fait de même en faveur d'Arthur de Richemont, sont réservés les « ports de mer, brefs et pecoy, et ce que la mer couvre et descouvre ez plus grandes marees de l'an⁷² », et, en 1438, en faveur de Pierre de Bretagne, les « ports de mer, bris et brefs, et peczoy de mer, et ce que la mer couvre et decouvre es plus grandes marees de l'an⁷³ ». D'autre part,

67. BnF, nouv. acq. fr. 7288, f° 193 v°, cité par DARSEL, Joachim, « Contribution de la Bretagne à l'élaboration d'un droit de mer », *Bulletin philologique et historique*, 1966, note 1, p. 6, qui le considère, à tort, comme authentique.

68. POCQUET du HAUT-JUSSÉ, Barthélémy-Amédée, *Les Papes et les ducs et les ducs de Bretagne*, 2 vol., Paris, De Boccard, 1928, t. I, p. 93-94 ; réimp. 2000, p. 80-81.

69. MORICE, Hyacinthe, *Mémoires pour servir de preuves...*, *op. cit.*, t. II, col. 1652. KERHERVÉ, Jean, « Les enquêtes sur les droits « royaux et ducaux » de Bretagne aux XIV^e et XV^e siècles », dans BOUDREAU, Claire, FIANU, Kouky, GAUVARD, Claude et HEBOT Michel (dir.), *Information et société en Occident à la fin du Moyen Âge*, Actes du colloque international tenu à l'université du Québec à Montréal et à l'université d'Ottawa, 9-11 mai 2002, Paris, Publications de la Sorbonne, 2004, p. 405-425.

70. Voir pour le Poitou voisin, SARRAZIN, Jean-Luc, « L'État et la seigneurie... », *op. cit.*, p. 29-40.

71. BnF, fr. 22 388, déposition, en 1341, de Rolland de Dinan, chevalier âgé de 46 ans, témoin pour la partie de Blois.

72. MORICE, Hyacinthe, *Mémoires pour servir de preuves...*, t. I, col. 42 ; t. II, col. 1116.

73. *Ibidem*, t. II, col. 1321.

le duc entend également se réserver le droit de disposer des « epaves de mer » : en atteste une déposition du 30 août 1317⁷⁴.

Les *Coutumes de Bretagne* font apparaître une réglementation publique d'origine parfois obscure, entre les mains du pouvoir ducal dans la seconde moitié du XIII^e siècle. La législation place alors le domaine maritime dans le champ de compétence du pouvoir ducal. Elle évolue en lien avec le renforcement de la centralisation administrative.

L'évolution du système au XV^e siècle : une institutionnalisation renforcée

L'évolution du système se fait en raison d'accords internationaux. Ce premier signe d'une institutionnalisation du système s'accompagne d'une gestion de plus en plus administrative du système des brefs et d'une fiscalisation croissante du système.

Les accords internationaux

Dans une Bretagne qui connaît l'essor économique, la question des navires étrangers non compris dans *Les Coutumes et noblesses es contes de Bretagne*, venant directement de leur pays vers le duché ou croisant au large de celui-ci, se règle par des accords et des traités. Les plus anciens sont avec l'Angleterre (1320), et avec les villes de Biscaye (1372) qui établissent un « entrecours de marchandise ».

En ce qui concerne le droit de bris et les brefs, selon le traité de 1430 passé avec la Castille, conclu pour neuf ans et constamment renouvelé par la suite, les navires espagnols venant d'Espagne à destination de la Bretagne doivent gagner le premier port breton qu'ils rencontrent afin de prendre des brefs. En cas de naufrage, ils sont dispensés du droit de bris s'il est prouvé qu'il leur avait été impossible d'aborder; quant à ceux qui longent la côte mais avec une destination plus lointaine, ils ne sont, en cas

74. BnF, ms. fr., 22 388, f° 137 v°-138, déposition de Rolland de Dinan, chevalier âgé de 46 ans, témoin pour la partie de Blois, cité dans CASSARD, Jean-Christophe, *Les Bretons et la mer...*, op. cit., note 78, p. 150 : « Il eut debat entre ledict sieur d'Avaugour et le duc de Bretagne dernièrement trépassé pour cause d'une espave [dont la nature nous reste inconnue] avenue sur la mer en la terre de Goeslou qui estoit audict feu sieur d'Avaugour, lequel espave le duc requeroit avoir pour cause de sa duché, et ledict sieur d'Avaugour disoit qu'il tenoit sadicte terre aussy noblement comme il faisoit pour ce qu'elle estoit partie de ladicte duché et pour ce devoit il jouir de tel cas il faisoit, et croit que ce dont estoit leur debat, les gens dudict duc eurent une part, et les gens dudict sieur d'Avaugour l'autre part, et dict encore, il qui parle, que depuis la mort dudit sieur d'Avaugour les gens de madame de Penthievre pour cause de ladicte terre en ont jouy et plus n'en soit diligemment requis. » Rappelons qu'en 1181, une enquête, faite sur l'ordre d'Henri II Plantagenêt, sur les droits de l'église de Dol, précisait sur le varech et les grands poissons comme l'esturgeon, le saumon ou la baleine revenient à l'archevêque, texte édité par ALLENOU, Jean, DUINE, François, *Histoire féodale des marais, territoire et Église de Dol*, Paris, E. Champion, 1917, p. 35-37, 43.

de naufrage, passibles que de la perte du sixième de la valeur des agrès et de la cargaison sauvée ou du paiement de 100 écus pour un navire « a casteau devent », de 50 écus pour les autres de moindre tonnage; et si le navire voyage à vide, la somme est réduite de moitié⁷⁵. Les pourparlers ont été très difficiles, le duc disant qu'il ne pouvait renoncer au droit de bris sans le consentement des États et qu'il ne faisait ces concessions que pour « complaire » au roi d'Espagne. Pour les navigants et marchands espagnols, il y a une réponse au risque encouru et un gain commercial. Pour le duc, outre les avantages économiques attendus, avantages que les marchands nantais ont dû ardemment souhaiter⁷⁶, il y a une affirmation de sa souveraineté, certes au prix de quelques concessions.

En fait, le duc n'abandonne jamais complètement son droit de bris, même dans l'accord de 1430⁷⁷. En effet, comme cela est indiqué dans la coutume, tout navire étranger qui, ayant séjourné trois marées dans un port breton et n'ayant pas acquis de brefs, s'échoue ensuite sur la côte, est réputé acquis au duc. La confiscation de la cargaison et de l'épave reste donc la règle, règle qui peut être cependant modulée. La définition du bris se précise même au fil des accords internationaux et des enquêtes judiciaires. Ainsi, l'« entrecours de marchandise o les Angloys » du 2 mai 1468 revient sur la notion de naufrage, en ajoutant que s'il demeure vivant sur le navire un homme, un chien, un chat ou le coq du bord, le navire n'est pas réputé brisé⁷⁸.

Cependant, en dépit de ces textes, les contestations ne manquent pas. Elles portent, d'une part, sur les assujettis à la taxe : les représentants du duc prétendent que les brefs sont obligatoires pour tous les navires sortant des ports de Bordeaux et de La Rochelle, mais les Anglais soutiennent que les brefs sont facultatifs pour les navires franchissant les raz sans s'arrêter,

75. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 124 n° 11. BLANCHARD, René, *Lettres et mandement de Jean V...*, op. cit., n° 1896. PLANIOL, Marcel, *Histoire des institutions de la Bretagne...*, op. cit., t. IV, p. 192. La prescription portant sur la part des sauveteurs (le sixième) est rappelée, en partie, lors d'un naufrage, survenu près de l'île de Sein, d'un navire espagnol (Arch. dép. Loire-Atlantique, B 8, f° 121 v°-123, mandement du 13 juin 1477).

76. MOAL, Laurence, « Le rétablissement de la bourse d'étape d'Espagne à Nantes par le roi de France en 1493 », *Bulletin de la société archéologique et historique de Nantes et de Loire-Atlantique*, t. 145, 2010, p. 128-129.

77. *Id.*, *L'Étranger en Bretagne au Moyen Âge. Présence, attitudes, perceptions*, Rennes, PUR, 2008, p. 233, 236-239.

78. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 8, f° 89 v° : « Item, se durant le temps de ce present accord, aucune nef 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 nef ou vaixeau demouroit homme, femme, enfant, chien, chat ou coq vivant, les hommes, biens et marchandises d'icelles demouront saulz a ceulz a qui ilz appartendront, en paiant coustaige raisonnables a ceulz qui les auront saulvez, sans que lesdits biens puissent estre ditz confisquez ne perduz, et aussi semblablement sera fait et observé és portz et havres et autres parties d'Angleterre, d'Irlande et Calays au regard des navires de nostredit pays et duché de Bretagne, qui par la manière susdite toucheront a terre ou perilleront. »

ce qui donne lieu en 1378 à une enquête⁷⁹, attitude que dénonce encore le duc en 1393⁸⁰. D'autre part, dans la pratique, la notion de naufrage peut donner lieu à interprétation par les officiers ducaux⁸¹. La saisie d'un navire est toujours vécue comme une décision arbitraire par les marchands qui estiment qu'il ne doit pas y avoir confiscation des marchandises déchargées avant la submersion ou encore lorsque le navire peut se renflouer lui-même dans l'une des trois marées suivantes⁸². Cela suppose bien sûr qu'il y ait des survivants au naufrage.

L'« entrecours des marchandises » peut être remis en cause par une des parties contractantes, la garantie générale peut alors être remplacée par des sauf-conduits particuliers délivrés exclusivement par la chancellerie et pour une durée déterminée⁸³.

Une gestion administrative et une fiscalisation croissantes

Autre signe de cette institutionnalisation : le mot même de bref s'impose en lieu et place de sceaux, le premier étant utilisé en Bretagne tant par le duc que par le vicomte du Léon. Le mot, à rapprocher du *writ* de la chancellerie anglaise, évoque un acte de la chancellerie émis pour une application limitée dans le temps et pour un cas précis⁸⁴. Si le sceau affirme l'authenticité d'un acte passé entre le duc et les usagers, reflet du caractère privé des premières « coutumes de mer », le bref émané de la chancellerie est de nature publique⁸⁵. Confectionnés, scellés et signés par le personnel de la chambre des comptes, les brefs sont pris par les receveurs à la chambre⁸⁶. En 1461, il est précisé qu'ils le seront pendant les séances d'ouverture de celle-ci. Les receveurs en sont responsables. Ces derniers y portent les noms du navire et de son maître, le tonnage, la cargaison, la destination du voyage et la nature du bref, ces indications étant reproduites sur le livre de compte du comptable. Si le navire aborde un port breton au cours de son voyage, un contrôle s'exerce pour savoir si le navire est en règle. Le tout se place sous le regard pointilleux de la chambre des comptes. En cela, les brefs évoquent les titres de navigation maritime, tels qu'on les conçoit de nos jours.

79. *Ibidem*, E 236, f° 59; E 201/8.

80. JONES, Michael, *Recueil des actes de Jean IV...*, *op. cit.*, n° 958.

81. MOAL, Laurence, « À propos du droit de bris : un exemple de solidarité anglo-bretonne ? (Morlaix, 1501) », *Bulletin de la société archéologique du Finistère*, t. 134, 2005, p. 218-223.

82. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 203/10, f° 1 v°.

83. Nombreux exemples dans les registres de chancellerie, par exemple, pour 1462, *ibid.*, B 2, f° 16, 18, 21 v°, 27 v°, 31, 45 v°, 64 v°, 65 v°, 66, 68, 73 v°, 74, 74 v°, 82, 100 v°, 122, 128, 128 v°-129 v° (ce dernier sauf conduit en date du 24 décembre 1462 étant reproduit intégralement), 131.

84. PLANIOL, Marcel, *Histoire des institutions de la Bretagne...*, *op. cit.*, t. III, p. 169-172 et 210-227.

85. TOUCHARD, Henri, « Les brefs de Bretagne... », *op. cit.*, p. 130.

86. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 201/13; JONES, Michael, *Recueil des actes de Jean IV...*, *op. cit.*, n° 840.

Les brefs sont délivrés dans les ports bretons où se perçoivent des droits d'entrée et d'issue (*carte 1*), mais aussi à La Rochelle, à Bordeaux et, un temps, dans d'autres petits ports du Poitou et de Gascogne où le duc a été autorisé à établir des bureaux; mais au XIV^e siècle, il n'est plus mentionné, outre les ports bretons, que La Rochelle et Bordeaux. Leur délivrance à Bordeaux eut à pâtir des aléas politiques⁸⁷. Surtout, le système s'est transformé peu à peu de l'intérieur. Les tarifs les plus anciens connus (1262 et 1265) distinguent quatre types : des petits sceaux ou mineurs à 5 sous; des petits sceaux à 10 sous; des sceaux de semi-marc ou demi-marc à 22 sous 6 deniers; des grands sceaux de « pesoy » ou sceaux d'acquit, encore qualifiés de sceaux de sauveté, à 35 sous⁸⁸ (tableau 1). Cependant, en dépit de cette variété, tous ces sceaux ne protègent que contre le droit de bris⁸⁹. Ce tarif, qui peut être rapproché des indications contenues dans *Costumes et noblesses es contes de Bretagne* de rédaction plus tardive, est adapté aux cargaisons et aux tonnages des navires : un navire au dessus de 3 à 4 tonneaux chargé de vin paie bref entier, vide demi-marc; s'il porte du sel seul son tonnage entre en compte, le sel n'étant pas récupérable⁹⁰.

Tableau 1 – Tarification des brefs en 1262 et 1265

| dénomination | tarif | tonnage | nature de la cargaison |
|---|------------|----------------|------------------------|
| grands sceaux de pesoy ou sceaux d'acquit (sauveté) | 35 s. | + 3-4 tonneaux | vin |
| sceaux de demi-marc | 22 s. 6 d. | | navire vide |
| petits sceaux | 10 s. | | |
| sceaux plus petits ou mineurs | 5 s. | | |

En 1371, on retrouve ces quatre catégories. Les prix sont proches, 5 sous, 10 sous, 25 sous et 35 sous⁹¹, mais leurs noms ont changé : on distingue désormais le petit bref d'année, de vitaille, de conduit, de sauveté, 35 sous⁹². Le nom de bref d'année, attesté dès 1371, dont le nom est énigmatique puisqu'il n'est pas lié à sa durée de validité, doit être pris pour chaque voyage; il s'applique « a ceux qui ne font pas longs voyages et ne s'éloignent beaucoup de la terre comme batteaux pescheurs, petites barques et autres

87. MAÎTRE, Léon « Les congés des ducs de Bretagne », *Revue de Bretagne et de Vendée*, 1871, p. 272-276; et surtout TOUCHARD, Henri, « Les brefs de Bretagne... », *op. cit.*, p. 127-129.

88. POCQUET du HAUT-JUSSÉ, Barthélémy-Amédée, « Le plus ancien rôle des comptes du duché (1262) », *Mémoires de la société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 26, 1946, p. 53-54, 63-64, art. 42, 45-47, et encore pour 1265, LA BORDERIE, Arthur de, *Recueil d'actes...*, *op. cit.*, n° CXXXVI, p. 217-218.

89. MORICE, Hyacinthe dom, *Mémoires pour servir de preuves...*, *op. cit.*, t. II, col. 450-456, pour 1384.

90. PLANIOL, Marcel, *Très ancienne coutume de Bretagne...*, *op. cit.*, t. IV, p. 468.

91. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 201/6, 11 décembre 1371.

92. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 203/4, pour 1375; *ibid.*, B 2964, pour 1384-1385.

vaisseaux⁹³ ». Dans les dernières années du ^{xiv}e siècle, ou au plus tard dès le début du règne de Jean V, une augmentation substantielle (50 %) intervient, faisant passer respectivement les prix à 7 sous 6 deniers, 15 sous, 37 sous 6 deniers et 52 sous 6 deniers⁹⁴.

Cependant, selon les lieux, tarifs et tonnages sont différents⁹⁵. Aussi, pour pallier la « diversité de baillée desdits brefs », est prise l'ordonnance du 21 mars 1454 (n. st.)⁹⁶ qui affirme également la nécessité de mettre fin à des contestations venant des marchands soumis parfois à des tarifications jugées excessives⁹⁷. En cela, l'ordonnance répond pour partie à une demande des marchands ; cependant, en affirmant le caractère obligatoire d'une taxe issue d'un droit régalien, elle s'insère dans une vaste politique de réorganisation et de normalisation administratives qui s'affirme sous le règne du duc Pierre II (1450-1457) et contribue à la réaffirmation de ses « droits royaux et duchaux » face à la reconstitution de la puissance française⁹⁸. Elle établit une tarification proportionnelle au tonnage du navire (tableau 2), devenant des taxes de navigation exigibles à l'appareillage d'un port breton d'un navire, ou à son entrée en cas de navire non pourvu à son départ de brefs. Cependant, dans le texte de la chambre des comptes précisant la façon dont doit être levé le revenu du dixième des brefs de demimarc que réclament les moines de Begard, qui de fait précise les modalités d'application de la taxe⁹⁹, les habitudes traditionnelles n'ont pas totalement disparu ; ainsi, les fermiers de la prévôté de Nantes appliquent un tarif légèrement supérieur, la taxe de tous brefs s'élevant à 110 sous¹⁰⁰.

La perception, longtemps en régie, est affermée¹⁰¹ dès le milieu du ^{xv}e siècle dans le comté nantais au profit des fermiers de la prévôté¹⁰², prélude à la constitution d'une ferme générale des brefs en 1483¹⁰³ adjudgée sur la base de 5000 livres, soit près d'un tiers de toutes les recettes ordinaires¹⁰⁴. L'affermage marque l'aboutissement du processus de fiscalisation.

93. BnF, fr. 16736, f° 89.

94. Arch. nat., Q 1 166*/2, pour 1422, à La Roche-Derrien, cité par KERHERVÉ, Jean, *L'État breton aux 14^e et 15^e siècles : les ducs, l'argent et les hommes*, 2 vol., Paris, Maloine, 1987, p. 676.

95. Par exemple, les tonnages distinctifs sont de 10 et 21 tonneaux à Quimperlé, Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 121, f° 112, et les navires circulant à l'intérieur du comté de Nantes sont exempts, *ibid.*, B 121, f° 119 et *sq.*

96. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 121, f° 112-113 ; B 2971, f° 35.

97. KERHERVÉ, Jean, *L'État breton...*, *op. cit.*, p. 679.

98. MORICE, Hyacinthe, *Mémoires pour servir de preuves...*, *op. cit.*, t. II, col. 1651-1667, « Enquête touchant les droits royaux et anciens usages du pais de Bretagne », pour 1455 ; voir encore le traité d'Angers, *supra*.

99. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 2971, f° 35 v°-37 v°.

100. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 121, f° 112-113 ; *ibid.*, B 2971, f° 35.

101. KERHERVÉ, Jean, *L'État breton...*, *op. cit.*, p. 678.

102. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 3, f° 73, ferme de 1457 à 1462.

103. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 121 f° 117.

104. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 212/16-17. KERHERVÉ, Jean, *L'État breton...*, *op. cit.*, p. 680.

Tableau 2 – Tarification des brefs d'après l'ordonnance de 1454

| tonnage | dénomination | tarif |
|--|--|------------|
| barques de 5 tx et au-dessous « en toute charge, tant vin païant devoir que en coulaisons avan-glaises et faitiz » | brefs d'année (petits brefs) | 7 s. 6 d |
| au-dessus de 5 tx jusqu'à 9 | brefs de vitaille | 15 s. |
| de plus de 9 et demi jusqu'à 19 tx | brefs de vitaille et de conduite, demi brefs, | 52 s. 6 d. |
| 19 tx et au-dessus | brefs de vitaille, de conduite et de sauveté, tous brefs | 105 s. |

Comment expliquer les qualifications données aux divers brefs ? Longtemps, on les a expliqués par un droit particulier qu'ils apportent à leurs possesseurs : le bref de sauveté rachète le droit de bris, le bref de conduite autorise la prise de pilote, le bref de vitaille permet le ravitaillement à terre, le bref d'année donne tous ces droits aux petits caboteurs¹⁰⁵. Le duc aurait-il ajouté au rachat du droit de bris d'autres services réels (pilotage, ravitaillement) justifiant la nouvelle nomenclature, étendant à toute la Bretagne les coutumes acquises des vicomtes de Léon en 1265 ? De fait, cette « image systématique, [est] parfaitement étrangère à une réalité complexe¹⁰⁶ ». En effet, en 1384, le duc soutient, outre le caractère obligatoire de ses brefs, qu'ils garantissent un « seür acces » et n'assurent que contre le droit de bris, ce qui est justifié par le fait que « les coustiers et havres de Bretagne estoient et sont plus dangereux et perilleux à maroyer que ne sont en nulle autre contrée¹⁰⁷ ». Mais à Saint-Mathieu paraissent subsister les anciens sceaux, devenus brefs, ouvrant la possibilité de se ravitailler et de prendre pilote¹⁰⁸.

Sans doute, s'est-il produit une assimilation entre des éléments ouvrant à des droits différents et établis en divers lieux. Un tarif commun s'élabora tenant compte des tonnages : jusqu'à 5 tonneaux, on prend un bref d'année, de 5 à 9, un de vitaille ; mais de 9 à 19 tonneaux, il faut avoir soit un bref de sauveté, soit les deux brefs de vitaille et de conduit formant

105. PASQUIOU, Yves, *Du Droit d'épave, bris et naufrage...*, *op. cit.*, p. 40. PLANIOL, Marcel, *Histoire des institutions de la Bretagne...*, *op. cit.*, t. IV, p. 185-186 ; écho dans BOITEUX, Louis-Augustin, *La Fortune de mer et le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, SEPVEN, 1968, p. 32-33.

106. TOUCHARD, Henri, « Les brefs de Bretagne... », *op. cit.*, p. 140.

107. MORICE, Hyacinthe, *Mémoires pour servir de preuves...*, *op. cit.*, t. II, col. 455.

108. En 1347, pendant l'occupation anglaise, les brefs de Saint-Mathieu sont confiés au capitaine de Brest, *Ibid.*, t. I, col. 1521. L'abbaye de Saint-Mathieu reçoit le dixième du produit des ventes des « brefs de vitaille » délivrés à Saint-Mathieu (JONES, Michael, *Recueil des actes de Jean IV...*, *op. cit.*, n° 755).

demi-bref, et au-dessus de 19 tonneaux les trois brefs, sauveté, conduit et vitaille¹⁰⁹. Cette taxation pèse plus lourdement sur les plus gros navires dont la contribution est relativement accentuée. En ce sens, les brefs sont devenus un impôt sur la navigation. Ainsi, dans les ports exempts de brefs de vitaille (Brest, Morlaix, Quimper, Quimperlé et Guérande), les navires de 9,5 à 19 tonneaux n'en prennent-ils pas moins demi-bref¹¹⁰ et les navires chargés de sel dont la cargaison n'est pas récupérable en cas de naufrage, prennent, en 1384, bref d'année ou bref de conduite, selon leur tonnage, tant pour Vannes, Groix, Carnac, Quimperlé, Quimper, que pour passer les raz¹¹¹.

À un système né d'un accord entre le duc ou le vicomte de Léon et les usagers, garantissant un danger précis ou permettant d'accéder un service particulier, s'est donc substitué un système d'impositions en vertu d'un droit que s'est arrogé le duc, que sa puissance et que l'intensité du courant commercial lui permettent d'appliquer au fur et à mesure que le commerce se développe¹¹². À terme, des taxes assurant une garantie contre l'application du droit de bris ou permettant un « achat de services » ont été transformées en une simple taxe de navigation¹¹³. Mais à quoi correspondent exactement les taxes payées ? L'« ordonnance et esclardissement » faite par la cour des comptes touchant la levée du devoir portant sur le dixième des brefs de conduite à verser à l'abbaye de Bégar, à la suite de l'ordonnance de 1454, apporte quelques informations. Des brefs (tant « touz brefs » que conduit) peuvent lui être payés, qu'ils soient pris mais aussi « sans les prandre ». De plus, il est dit que pour les bâtiments de plus de 19 tonneaux, les receveurs doivent faire préciser au maître de navire s'il ne prend au départ que bref de sauveté sans autre déclaration, ce qui est possible si, au retour, il décharge dans un autre port où il aura à déclarer qu'il prend sauveté pour conduite et vitaille et y payera la taxe afférente. D'autre part, les navires étrangers « qui n'entrent point es havres de Bretagne » n'ont à payer que de « sauveté » selon leur charge¹¹⁴. La même taxe de navigation s'applique donc dans deux cas, l'un concerne la navigation seule (sauveté), et l'autre, la navigation et l'accès aux ports (conduite ou/et vitaille¹¹⁵), ces taxes étant modulées selon le tonnage de la cargaison. Les brefs sont devenus une taxe unique de navigation permettant l'entrée dans les ports bretons, la possibilité de se ravitailler, d'y trouver des pilotes et d'y commercer. Mais, cette taxe n'assure qu'une seule assurance, contre l'application du droit de bris : en attestent les confiscations opérées sur les débris de navires ou les restes

109. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 121, f° 112-113.

110. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 2971, f° 35 v°-36.

111. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 2964.

112. TOUCHARD, Henri, « Les brefs de Bretagne... », *op. cit.* p. 137.

113. KERHERVÉ, Jean, *L'État breton...*, *op. cit.*, 1987, p. 676.

114. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 2971, f° 35 v°-37 v°.

115. L'abbaye de Bégar ne recevant de dîme que dans ce cas.

des cargaisons en raison de la non possession de brevets de sauvetage, ainsi en est-il en 1432¹¹⁶, 1458¹¹⁷, 1462¹¹⁸, en 1486¹¹⁹...

La réglementation publique appréciée à l'aune de la prévention du risque

Comment les marchands et les navigateurs ont-ils réagi à ces évolutions? Si les documents sont comptés, ils ne remettent pas en cause la taxe mais les excès dont les receveurs sont coupables et que dénoncent les gens de la mer auprès du duc¹²⁰. Nul doute que les marchands et navigateurs se satisfont de l'affirmation du pouvoir ducal qui est à même d'assurer les conditions favorables au ravitaillement et à la prise de pilotes, éléments que les accords internationaux « d'entrecours de marchandise » garantissent également, et qui est appelé à mettre fin aux abus dénoncés. Au final, les marchands et navigateurs acceptent une taxe qui les garantit uniquement contre l'exercice du droit de bris, mais ils entendent que la notion de naufrage soit bien définie et que la part laissée aux sauveteurs soit réduite (*supra*).

Mais le paiement de la taxe apporte-t-elle une réelle garantie en cas de naufrage? La garantie n'est-elle pas seulement mise en avant par la puissance publique pour justifier la levée d'une taxe? Chaque naufrage donne lieu à une intervention de l'administration ducal. Un acte du 27 mai 1462 précise la procédure suivie :

« Mandement et commission adressés au sire de Coitivy, Pean Gaudin, Jehan de Langueoz et autres [...] de se transporter au havre de Camaret et Crauzon, ou est une carraque brisée par fortune de temps et de prendre et saisir en la main du duc ladite carraque avec les biens et marchandises estants en icelle, et les rediger par inventaire a la conservacion des droiz du duc et s'aucune resistance y estre sur ce faite; est mandé auxdicts commis y proceder o main armee, tant que la force en demeure au duc; et en cas d'opposition, l'ajournement au conseil¹²¹. »

Le pouvoir paraît prompt à affirmer sa volonté d'appliquer la loi et de faire respecter ses droits. Mais au-delà des intentions, qu'en est-il? En

116. BLANCHARD, René, *Lettres et mandements de Jean V, duc de Bretagne, de 1402 à 1442*, 5 vol., Nantes, Société des bibliophiles bretons, 1889-1895, n° 2690.

117. MORICE, Hyacinthe, *Mémoires pour servir de preuves...*, *op. cit.*, t. II, col. 1715 et 1718. 118. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 2, f° 48.

119. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 10, f° 92 et f° 152.

120. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 2971, f° 35 v°-37 v°, écho lors de l'ordonnance de 1454. *Ibid.*, B 6 f° 66 v°-67 v°, 14 avril 1468 : les Hollandais, Zélandais, Frisons venus chercher du sel dans la baie de Bourgneuf se plaignent d'avoir à payer « tous brevets », alors qu'il ne sont passibles que de demi brevet, de ce fait une grande partie des marchands ne descendent pas à terre par crainte de payer le prix fort et de « cheoir és mains desdicts receveurs », le duc ordonne de traiter « doucement » les marchands et de ne leur imposer que la taxe due sous peine d'une amende de 1 000 écus; autres exemples dans KERHERVÉ, Jean, *L'État breton...*, *op. cit.*, p. 679.

121. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 2, f° 48.

1462, il faut quatre mandements et l'envoi de « navires de ce païs en grant nombre, bien équipés de gens de guerre pour prendre ladite caraque et les biens qui y seront », le navire renfloué, les Espagnols ayant jugé plus prudent de ne pas rester sur place¹²². En 1477, un autre navire espagnol, porteur d'une cargaison qui pouvait valoir 50 000 à 60 000 écus, se brisa près de l'île de Sein, ceux de Plogoff et de Cléden, avec la complicité des officiers locaux et même des commissaires ducaux, réussirent à écouler une bonne partie des biens hors du duché, d'où la lourdeur de l'amende, 2 300 livres¹²³. Le 19 décembre 1478, encore, lors du naufrage d'un navire à Loc-Péran (Port-Louis), le receveur d'Hennebont, prévenu à 2 heures du matin et arrivé sur place à 8 heures, trouve 24 à 25 navires bretons, espagnols, anglais, irlandais, zélandais, normands, malouins, occupés au transbordement de la cargaison du naufragé, le « pillage l'emportant sur le sauvetage¹²⁴ ». Manifestement, l'application de la loi est problématique. Cependant, plus communément, des ventes des éléments de la cargaison récupérée au profit du trésor et la remise à l'amiral d'ancre, de mâts et d'agrès, attestent que le pouvoir ducal a empêché le pillage¹²⁵. Quant à l'opinion des navigants et marchands, elle reste mal connue. Ils dénoncent à de multiples reprises « l'arrogance et la désinvolture des bailleurs de brefs, leur mépris pour les conventions internationales, voire leur refus de vendre les brefs pour pouvoir saisir le navire ainsi dépourvu de lettres de sauvegarde¹²⁶ ». Dans un ensemble de doléances présentées par l'ambassadeur du roi d'Angleterre au roi de France à propos des prises faites par les navires bretons, est mentionné Édouard Casirel, qui transporte des marchandises d'Espagne vers l'Angleterre. Alors qu'il fait escale au Conquet, le mauvais temps menace de rompre les amarres de son navire, il se rend donc à terre pour s'en procurer d'autres et aussi pour se munir de « lettres de bris ». Il est alors manifestement abusé par les officiers qui, estimant qu'il y a naufrage, saisissent tous ses biens¹²⁷.

La concurrence entre les recettes domaniales a aussi pu porter préjudice aux marchands. Ainsi, le 30 janvier 1460, des Espagnols se plaignent-ils de la saisie de leur navire par le receveur et le procureur de Ruys, alors

122. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 2, f° 48, 49, 53 v°.

123. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 8, f° 27 v°-28, 121 v°-123v°-124, 168 v°-170; *ibid.*, B 9, f° 143 v°.

124. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 203/4, MOAL, Laurence, « Des Anglais dans les méandres judiciaires bretons après leur naufrage à l'entrée du Blavet (6 janvier 1479) », *Mémoires de la société historique et archéologique de Bretagne*, t. 82, 2004, p. 393-426, la citation relevée se trouve p. 407.

125. BnF, fr. 8267, f° 96, pour 1425; voir encore, Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 2, f° 126; *ibid.*, B 6, f° 20 v°, 34 v°; *ibid.*, B 7, f° 79; *ibid.*, E 153.

126. KERHERVÉ, Jean, *L'État breton...*, *op. cit.*, p. 679.

127. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 203, n° 8, f° 3. L'année n'est pas indiquée, mais il s'agit peut-être de 1414, puisque le 24 mai de cette année-là, le roi d'Angleterre appela ses sujets à faire connaître leurs plaintes envers les Bretons et le 1^{er} juin suivant, John Coleville et Richard Hals furent envoyés en Bretagne, *Calendar of the Patent Rolls, preserved in the Public Record Office*, London, 1901, Black J.-G. éd., 1901, vol. 1, p. 180 et 221.

qu'ils se sont acquittés des brefs à la recette d'Auray¹²⁸. De fait, ces documents en blanc sont très convoités et des vols ont lieu fréquemment. Le 17 mai 1464, un mandement adressé à la chambre des comptes décharge l'ancien receveur de Pont-Croix de douze brefs de vitaille, huit brefs d'année, quatre de sauveté et un de conduite, certainement en blanc, qui ont été pris dans sa maison par les Anglais¹²⁹. Un autre vol de brefs en blanc a déjà eu lieu à la recette de Dinan quelque temps auparavant, vol pour lequel la chambre des comptes blâme sévèrement le receveur pour sa négligence et le rend responsable puisqu'il « se charge cy apres a la fin de ce compte de ce que deubt par breffs et n'est cette excusation acceptee¹³⁰ ».



La demande des marins et marchands d'être garantis contre l'exercice du droit de bris est à l'origine de l'institution des brefs qui, comme le convoi, s'est accrue en lien avec le trafic du vin¹³¹. Se développant sans doute dès la fin du XII^e siècle, elle connaît une extension remarquable au XIII^e siècle lorsque le duc de Bretagne met la main sur les sceaux de conduite mis en place par le vicomte de Léon. Le renforcement du pouvoir ducal et la centralisation du droit vont en quelque sorte profiter aux marchands étrangers qui y trouvent une garantie contre l'application du droit de bris et une facilité plus grande à en contester une application jugée arbitraire auprès du duc. Ainsi, ils n'ont plus affaire à un seigneur local resté à l'écart de la scène internationale comme à la période féodale. Pour les gens de la mer, les brefs ne garantissent que contre l'application du droit de bris. Ils s'en contentent. Et prenant acte de l'institutionnalisation et de la fiscalisation du système, les Bretons comptent sur leur duc, et les étrangers sur leurs propres dirigeants, dans le cadre d'accords internationaux passés avec le duc de Bretagne, pour faire respecter la réglementation et obtenir des évolutions qui leur sont favorables.

Cette réussite est également liée à l'intérêt bien compris du pouvoir ducal : le droit de bris, considéré par le duc comme un de ses « droits royaux et duchaulx », lui permet d'affirmer sa souveraineté sur le domaine littoral et l'espace maritime en bordure de celui-ci et ainsi de trouver des ressources financières grâce à un prélèvement qui devient au fil des temps une taxe de navigation que gonfle l'essor commercial et maritime du duché. D'ailleurs, dans le Poitou voisin¹³², l'intervention du roi pour s'approprier, au nom de l'exercice des droits régaliens, le droit de bris resté aux mains des seigneurs, s'affirme plus tardivement qu'en Bretagne, preuve s'il en est

128. 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, 2 vol., dactyl., 1989, t. II, n° 141.

129. TOUCHARD, Henri, « Les brefs de Bretagne... », *op. cit.*, p. 131.

130. *Ibidem*, p. 131.

131. DARSEL, Joachim, « Contribution de la Bretagne à l'élaboration d'un droit de mer... », *op. cit.*, p. 122.

132. SARRAZIN, Jean-Luc, « L'État et la seigneurie... », *op. cit.*

de la construction précoce d'une idéologie et d'une armature étatiques, tant à l'époque des Dreux qu'à celle des Montforts dans le duché.

Aux XIV^e et XV^e siècles, le pouvoir ducal breton met donc l'accent sur ses droits « royaux et duchaux », à l'image des affirmations de Jean de Monfort qui, en 1341, dans le *Mémoire* qu'il présente devant la cour des pairs du royaume pour justifier de ses droits à la succession de Jean III, cite parmi les « droitz royaux », « les pecheries et secheries en la mer et les poissons royaux » au même titre que « les seaulx de Bordelx, sans lesquels nuls ne puet entrer en Bretaigne¹³³ ». Le XV^e siècle voit se répéter à l'envi de telles affirmations. Mais quel est l'espace concerné par l'affirmation de ces droits souverains ? Le juriste Christophe de Boisgeslin, en 1595, dans son *Traicté des droictz royaux de bris et de brefs... qui s'observent en la province de Bretagne*, s'exprime ainsi :

« aucun ne doute que le droict de brefs ne soit royal ou de regale [...] et noblesse appartenante a nos princes de Bretagne, institué et erigé d'autorité et puissance royalle et souveraine, de laquelle seul peut estre imposée charge en la mer et aux grèves d'icelle, jusques à trente lieues loing de la terre, s'il n'y a autre Prince souverain plus proche qui l'empesche¹³⁴ ».

C'est l'affirmation d'un concept que l'on peut rapprocher de celui d'eaux territoriales. Cette formulation juridique est tardive pour la période que nous envisageons et paraît avoir un caractère très théorique, en particulier par cette extension à « trente lieues ». Il est cependant à remarquer que, dès la fin du XIV^e et tout au long du XV^e siècle, avec la mise en place du convoi, les ducs de Bretagne ont affirmé leur volonté d'être présents sur un territoire maritime où se trouve une route commerciale internationale dont les limites dépassent celles du duché au sud, d'affirmer ainsi leur présence sur une sorte de « marche » et d'y imposer ses décisions à ses ressortissants, leur assurant avec une certaine sécurité, une sorte de statut de neutralité. En fait, le système des brefs se place dans la continuité de celui du convoi : même affirmation de la prise en compte du risque, même affirmation de droits régaliens, même institutionnalisation et fiscalisation¹³⁵.

133. JONES, Michael, « Some documents relating to disputed succession to the duchy of Brittany, 1341 », *Camden Miscellany*, t. 24, 1972, p. 23.

134. BnF, fr 16735, Admiraut, vol. I, f° 94, cité par DARSEL, Joachim, « Contribution de la Bretagne à l'élaboration d'un droit de mer... », *op. cit.*, note 2, p. 8.

135. GALLICÉ, Alain et MOAL, Laurence, « Le convoi breton (1372-1559) ; une stratégie de mutualisation des risques ? », *La mutualisation des risques inhérents aux activités maritimes : le rôle des réseaux, des associations professionnelles et des gouvernements urbains*, sous la direction de M. Tranchant, La Rochelle, 16 octobre 2009 (à paraître).