

PORTS ♦ ROUTES ♦ TRAFICS

**Le Commerce
du Port de Nantes
au milieu du XVI^e siècle**

par

JEAN TANGUY



LIBRAIRIE ARMAND COLIN

ÉCOLE PRATIQUE DES HAUTES-ÉTUDES - VI^e SECTION
CENTRE DE RECHERCHES HISTORIQUES

PORTS - ROUTES - TRAFICS

VII

JEAN TANGUY

**Le Commerce
du Port de Nantes
au milieu du XVI^e siècle**

Avant-propos de HENRI FRÉVILLE

CET OUVRAGE A ÉTÉ
PUBLIÉ AVEC LE CONCOURS
DU CENTRE NATIONAL
DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE



LIBRAIRIE ARMAND COLIN
103, Boulevard Saint-Michel - PARIS
1956

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays

AVANT-PROPOS

La présente étude est la première qui ait été menée à bien à l'Institut de Recherches Historiques, Economiques et Humaines de la Faculté des Lettres de Rennes.

Son auteur, M. Jean TANGUY, y a consacré près de deux années et son mérite n'est pas mince de s'être d'abord familiarisé avec l'écriture si particulière et si difficile à déchiffrer de la seconde moitié du XVI^e siècle, puis d'avoir appris à tirer, au prix de louables efforts, un utile profit de la lecture des registres d'entrées de la Prévôté de Nantes. Pour sa patience, sa ténacité, sa volonté de ne rien laisser au hasard, il doit être encouragé et félicité.

Ce travail revêt, à nos yeux, une grande valeur à un autre titre : il nous donne un aperçu fragmentaire, mais sérieux et concret, de ce que pouvait être le trafic de Nantes, au moment où s'esquissait le grand mouvement international d'échanges du XVI^e siècle ; il précise ce que fut, alors, le « complexe » des relations commerciales, maritimes, fluviales et terrestres, du grand port de la Basse-Bretagne ; il nous familiarise avec les procédés commerciaux de l'époque, ramène à des proportions raisonnables les changements réels intervenus dans le mouvement du port, depuis le début du siècle, et dans les caractères techniques des navires qui le fréquentaient. Il constitue une première contribution, solide et sans ambition démesurée, au travail commun que l'équipe des chercheurs de notre Institut s'est proposé de réaliser dans le domaine de l'Histoire Moderne. Ces premiers résultats ont été rendus possibles grâce à M. Fernand BRAUDEL, professeur au Collège de France, qui voulut bien attirer notre attention sur l'importance et la qualité des registres déposés aux Archives d'Ille-et-Vilaine et nous donner, avec le concours du Centre National de la Recherche Scientifique, les moyens de publier le présent ouvrage dans la collection « Ports - Routes - Trafics » dont il est le directeur.

Qu'il veuille bien trouver ici l'expression de notre vive et très sincère gratitude.

Henri FRÉVILLE,

Professeur à la Faculté des Lettres de Rennes.

INTRODUCTION

Il ne faut pas s'attendre à trouver ici une étude exhaustive sur le commerce nantais au xvi^e siècle. Ce travail se présente plus modestement comme le compte rendu, le plus souvent sous forme de tableaux et de graphiques, du dépouillement de cinq registres des Archives d'Ille-et-Vilaine, concernant le mouvement du port au début de la seconde moitié du xvi^e siècle, et non encore exploités. Nous ne nous dissimulons pas les insuffisances de notre travail : nos chiffres ne sont qu'approchés (peut-il, d'ailleurs, y avoir des statistiques absolument exactes pour cette époque ?), et notre tableau devrait, pour être complet, rattacher davantage l'activité du port de Nantes à celle de son arrière-pays, et surtout à celle du commerce atlantique tout entier. Tel quel, nous espérons malgré tout qu'il offrira une base de travail, que nous avons essayé de rendre aussi sûre que possible, aux autres chercheurs et en particulier à l'historien que tentera un jour une étude d'ensemble sur le vaste et passionnant sujet du commerce atlantique et de ses fluctuations au xvi^e siècle.

Qu'il nous soit permis d'adresser ici nos remerciements les plus vifs à M. Fréville, directeur scientifique de l'Institut de Recherches Historiques, Economiques et Humaines de la Faculté des Lettres de l'Université de Rennes, qui nous a aiguillé vers cette étude et dont les encouragements et les conseils ne nous ont jamais fait défaut ; à M. Buffet, archiviste en chef d'Ille-et-Vilaine, qui nous a guidé avec une grande amabilité à travers les Archives d'Ille-et-Vilaine et nous a obligeamment signalé les documents et les travaux qui touchaient à notre sujet ; à M. Touchard, professeur au Lycée de Nantes, qui prépare actuellement une thèse sur le commerce breton au xv^e et au début du xvi^e siècle, et qui nous a suggéré des vues précieuses sur notre sujet.

Nous devons une particulière reconnaissance à Mlle Le Paul, qui avait déjà transcrit sur fiches les trois premiers registres et une partie du quatrième, et dont la transcription, aussi exacte et complète que possible, nous a permis de gagner un temps précieux.

Mais notre gratitude va d'abord et essentiellement à M. Fernand Braudel, professeur au Collège de France, directeur du Centre de Recherches de la rue de Varennes, qui a bien voulu nous faire confiance et plaider notre cause auprès du Centre National de la Recherche Scientifique pour que les moyens propres à assurer la publication de cet essai nous soient accordés.

Jean TANGUY.

BIBLIOGRAPHIE

I. — SOURCES

a) Sources manuscrites

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES D'ILLE-ET-VILAINE.

Série C :

- 3260 : Registre des recettes de la Prévôté de Nantes pour l'année 1554-1555.
3261 : Id. 1555-1556.
3262 : Id. 1556-1557.
3263 : Registre des recettes d'un péage non identifié d'août 1566 à mars 1567.
3264 : Registre des recettes du denier pour livre et du méage d'août 1566 à mai 1567.

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LA LOIRE-INFÉRIEURE.

Série B :

- 2974 : Compte rendu des recettes de divers impôts particuliers pesant sur le commerce d'amont (vin, sel et blé), de 1564 à 1572.
2975 : Registre des recettes du denier pour livre et du méage pour l'année 1595-1596.

Série C :

- 790 : Octrois de Nantes.

ARCHIVES MUNICIPALES DE NANTES.

Série AA :

- 4 : Lettres patentes de différents ducs de Bretagne autorisant ou prorogeant la levée des Octrois de Nantes de 1397 à 1508.
5 : Id. de 1516 à 1574.

Série CC :

- 39 : Péages particuliers sur la Loire en amont.
386 : Adjudication de la ferme du denier pour livre de 1548 à 1557.
387 : Adjudication des devoirs du méage, du pavage et du denier pour livre en 1566.
388 : Devoir pour le remboursement des dettes de la ville : pancarte et adjudication (1566-68).
403 : Registre des recettes du devoir du méage pour l'année 1490.
404 : Registre des recettes du devoir du méage pour l'année 1495.
405 : Estimation de la recette du méage pour l'année 1501.
406 : Registre des recettes du méage pour l'année 1505.
407 : Registre des recettes du denier pour livre pour les deux années 1496 et 1497.
408 : Recette du denier pour livre pour 1495.
409 : Recettes et comptes du devoir accordé à la Ville pour le remboursement de ses dettes pour deux années : de mars 1558 à mars 1560.
410 : Comptes et recettes de différents octrois (1555-1559).

- 411 : Compte rendu des recettes du devoir pour le remboursement des dettes de la Ville (1568-1569).
 418 : Recette du devoir de ville sur les vins descendant au Port aux Vins et à la Fosse, février-juillet 1568.
 419 : Recette du même devoir pour 1568-1569.

Série HH :

- 188 : Pièces diverses concernant le trafic avec l'Espagne (1566-1567).
 189 : Livre de comptes d'André Ruys, 1548-64.
 190 : — — — 1552-55.
 191 : — — — 1556-58.
 192 : — — — 1558-61.

b) Sources imprimées

- DURUISSON-AUBENAY, *Itinéraire de Bretagne en 1636*, éd. avec notes et commentaire par L. Maître et P. de Berthon, Nantes, 1898, in-4°, t. II (Doit être considéré comme une véritable source à cause des renseignements qu'il contient sur la Bretagne et Nantes au début du XVII^e siècle).
Instructions, tarifs et pancartes concernant le commerce, où l'on trouvera par détail les Droits que paient toutes sortes de Marchandises, tant en entrant qu'en sortant, dans les Ports de la Province de Bretagne, et particulièrement dans la Ville de Nantes..., Nantes, chez Nicolas Verger, 1729, in-16°, 387 p.
 LA NICOLLIÈRE (S. de), *Privilèges de la ville de Nantes*, t. I des Archives de Bretagne, Nantes, 1883, in-8°, 207 p.

II. — TRAVAUX

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- Grande Encyclopédie du XVIII^e siècle*, Dictionnaires de la Pêche, du Commerce et Dictionnaire alphabétique.
 SAVARY DES BRUSLONS (Jacques), *Dictionnaire universel du commerce*, Paris, 1741, 3 vol. in-f°.

GRANDES COLLECTIONS

- HAUSER (Henri), *La prépondérance espagnole (1559-1660)*, collection *Peuples et Civilisations*, t. IX, Paris, 1934, 3^e éd., 1948, 592 p.
 LA BORDERIE (Arthur de), *Histoire de Bretagne*, t. V (1515-1715), Rennes, 1913, 645 p.

TRAVAUX SUR LES PÉAGES

- DURVILLE (G.), *Les droits de tonlieu et d'escaffe perçus au tablier de la Prévôté de Nantes jusqu'au XVIII^e siècle*, dans *Bulletin de la Société Archéologique de Nantes*, 1916, p. 41-96.
 GOUAISLIN (A.), *Etat des péages en France et plus particulièrement en la province de Bretagne sous l'Ancien Régime*, Rennes, 1924, in-8°, 115 p.

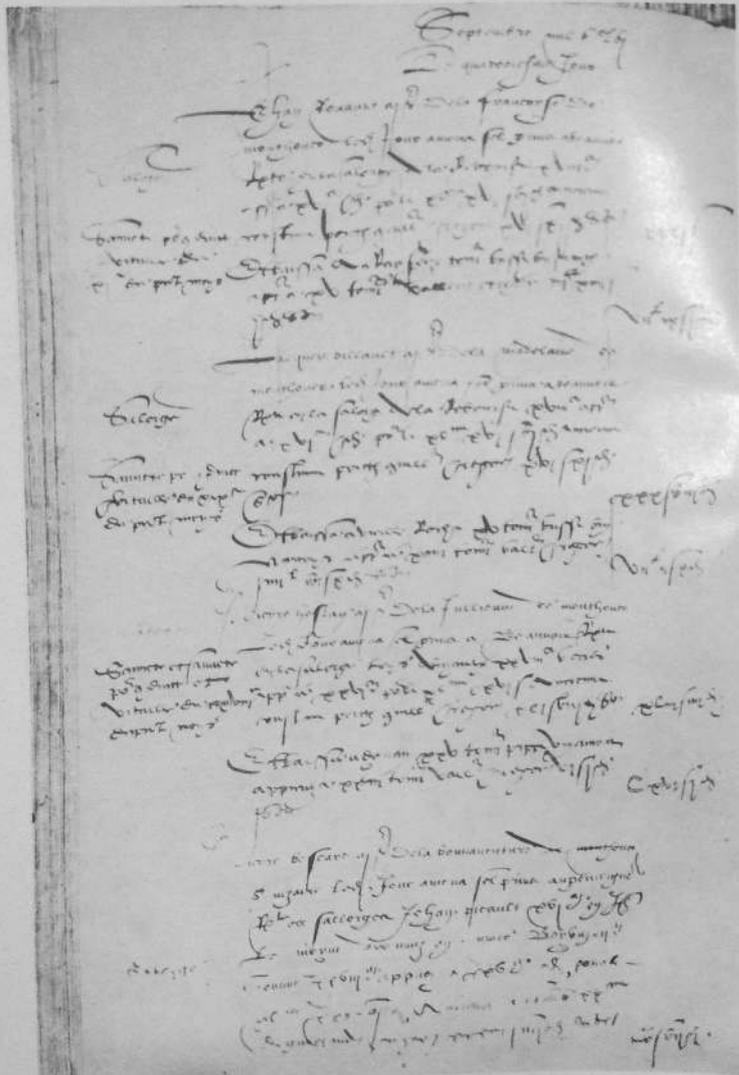
TRAVAUX SUR LES MESURES

- MAURICET (A.), *Des anciennes mesures de capacité et de superficie dans les départements du Morbihan, du Finistère et des Côtes-du-Nord*, Vannes, 1893, in-8°, 48 p.
 ORIEUX (E.), *Histoire et Géographie de la Loire-Inférieure*, Nantes, 1895, 2 vol. (utilisé t. I, p. 267-8).
 PÉLIEU (J.-B.), *Les anciennes mesures du département de la Loire-Inférieure comparées aux nouvelles et réciproquement*, Nantes, 1852, in-12°, 158 p.

AUTRES TRAVAUX

- BARTHELEMY (D.), *Une cité ignorée de la Loire-Inférieure, la ville de Rohars*, dans *Bulletin de la Société Archéologique de Nantes*, 1925, p. 41-59.
 BERNARD (D.), *Les pêcheries et les sécheries du Cap-Sizun au XVI^e siècle*, dans *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, t. LXXXVII, 1951, p. 49-53.
 BOISSONNADE (Prosper), *Le mouvement commercial entre la France et les Iles Britanniques au XVI^e siècle*, dans *Revue Historique*, t. CXXXIV, mai-août 1920, p. 193-228 et t. CXXXV, sept.-déc. 1920, p. 1-27.
 BOUGOUÏN (Etienne), *La navigation commerciale sur la Basse-Loire au milieu du XIV^e siècle d'après un compte de péage inédit*, dans *Revue Historique*, t. CLXXV, janvier-juin 1935, p. 482-496.
 BOUGOUÏN (E.), *Nantes port du sel au XVI^e siècle. De la légende à l'enquête*, dans *Annales d'histoire économique et sociale*, t. VIII, 1936, p. 140-150.
 BRAUDEL (Fernand), *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1949, in-8°, 1160 p.
 BRAUDEL (F.), *L'expansion de la marine bretonne à la fin du XV^e siècle et au début du XVI^e siècle*, dans *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, octobre-décembre 1950, p. 545-546.
 BUFFET (H.-F.), *Le vieux Port-Louis (Monographie de Port-Louis de Bretagne)*, Maçon, 1938, in-8°, 239 p.
 CAELLO, *Notes sur le Croisic*, Nantes, 1869, in-8°, 303 p.
 DARDEL (Eric), *La pêche harenguière en France*, Paris, 1941, in-8°, 319 p.
 DELAFOSSE (Marcel), *Marins et marchands bretons à La Rochelle aux XV^e et XVI^e siècles*, 20 p. (manuscrit).
 DEPREZ (E.), *L'entrepôt de vins du port de Vannes au milieu du XIV^e siècle*, dans *Ouest-France*, 9 janvier 1951, p. 4, 3 colonnes.
 DUGAST-MATIFEUX, *Nantes ancien et le pays nantais*, Nantes, 1879, in-8°, 583 p.
 DUPUY (A.), *L'industrie et le commerce en Bretagne à la fin du XV^e siècle*, dans *Bulletin de la Société Académique de Brest*, 2^e série, t. VI, 1879-1880, p. 50-79.
 FORGET (Y.), *Le mouvement du port de Blavet. Fragments inédits du registre de la recette ducale levée sur les denrées à l'entrée et à la sortie (1432)*, dans *Mémoires de la Société d'histoire de Bretagne*, t. XXIV, 1944, p. 47-59.
 GABORY (E.), *La marine et le commerce de Nantes au XVII^e siècle et au commencement du XVIII^e siècle (1661-1715)*, dans *Annales de Bretagne*, t. XVII, 1901-1902, p. 1-44.
 GIRARD (Albert), *Le commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourgs. Contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVI^e et XVII^e siècles (Bibliothèque de l'École des Hautes-Études Hispaniques, fasc. XVII)*, Paris, 1932, in-8°, 604 p.
 GUÉPIN (A.), *Essais historiques sur les progrès de la ville de Nantes*, Nantes, 1832, in-12°, 360 p.
 GUÉPIN (A.), *Histoire de Nantes*, Nantes, 1839, in-8°, 634 p.
 GUILLOUX (F.), *Histoire de la conquête du marais breton-venéen et du port de Bourgneuf*, Rennes, 1923, in-8°, 141 p.
 HAUSER (H.), *La crise de 1557-1559 et ses conséquences*, dans *Revue des Cours et Conférences*, 1928-1929, p. 621-628.
 JEULIN (Paul), *L'évolution du port de Nantes; organisation et trafic depuis les origines*, Paris, 1929, in-8°, 516 p.
 JEULIN (P.), *Aperçus sur la Contraction de Nantes (1530 environ-1733)*, extrait des *Annales de Bretagne*, 1933, in-8°, 97 p.
 LA NICOLLIÈRE (S. de), *La marine bretonne aux XV^e et XVI^e siècles*, Nantes, 1887, in-8°, 107 p.
 LA NICOLLIÈRE (S. de), *La marine nantaise au XVI^e siècle*, dans *Annales de Bretagne*, 1887-1888, p. 469-488, et 1888-1889, p. 8-28.
 LE BEUF (E.-B.), *Du commerce de Nantes*, Paris, 1857, in-8°, 358 p.
 LE LANNOU (M.), *Ports et havres de Bretagne*, dans *Conférences Universitaires de Bretagne*, association Guillaume-Budé, Paris, 1943, p. 181-187.
 LE LANNOU (M.), *Géographie de la Bretagne*, t. II, *Economie et Population*, Rennes, 1952, in-8°, 464 p.

- LE PARQUIER (E.), *Le commerce maritime de Rouen dans la seconde moitié du XVI^e siècle*, Rouen, 1928, in-8°, 32 p.
- MANTELLIER (M.-P.), *Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle, Mémoires de la Société archéologique de l'Orléanais*, t. VII, Orléans, 1867, in-8°, 501 p.
- MATHOREZ (Jules), *Notes sur les Espagnols et les Portugais à Nantes*, extrait du *Bulletin hispanique*, t. XIV, 1912, n^{os} 3 et 4, t. XV, 1913, n^{os} 1, 2 et 3, in-8°, 98 p.
- MOLLAT (Michel), *Quelques aspects du commerce maritime breton à la fin du Moyen Age*, dans *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, t. XXVIII, 1948, p. 5-21.
- MOLLAT (M.), *Comptabilité du port de Dieppe au XV^e siècle*, Paris, 1951, in-8°, 138 p.
- PARFOURU (Paul), *Une saisie de navires marchands anglais à Nantes en 1587*, dans *Annales de Bretagne*, t. VIII, 1892-1893, p. 383-402 et 597-621.
- PERRET (A.), *André Ruys; une page de l'histoire des relations commerciales hispano-portugaises au XVI^e siècle*, Fontenay-le-Comte, 1950, in-8°, 12 p.
- POCQUET DU HAUT-JUSSÉ (Barthélemy), *François II, duc de Bretagne et l'Angleterre*, 1458-1488, Rennes, 1928 (chapitre X : les relations commerciales).
- TRAVERS (Abbé), *Histoire civile, politique et religieuse de la ville et du comté de Nantes*, Nantes, 1836-1841, 3 vol. in-4° (t. II utilisé).
- UNGER (W. S.), *De scheepvaart der Bretons naar de Walchersche Reede in de XV^e en XVI^e eeuw*, Overdruk uit *Bijdragen voor Vaderlandsche Geschiedenis en Oudheidkunde*, 1929, p. 225-242.
- VALLAUX (Camille), *Penmarch aux XVI^e et XVII^e siècles*, thèse complémentaire Lettres, Paris, 1906, 42 p.



Une page du chapitre des « Escottes » (C 3261, n° 227 v°)

Chapitre I

L'APPROCHE DES DOCUMENTS

I. — PRESENTATION DES DOCUMENTS

Les cinq registres qui forment la base principale de notre étude sont classés aux Archives d'Ille-et-Vilaine dans la série C, du n° 3 260 au n° 3 264, sous le titre de « Mouvement des ports et havres de Bretagne » ; en réalité ce sont les registres de perception de différents péages à l'entrée et à la sortie du port de Nantes de 1554 à 1567 ; plus précisément, les trois premiers, registres de perception des droits de la Prévôté, couvrent les années 1554-1555, 1555-1556 et 1556-1557 ; les deux autres, registres de perception de deux droits différents, que nous verrons plus loin, concernent la même année 1566-67.

Nous ne savons à quel hasard bienveillant ces registres ont dû échouer à Rennes, au lieu de rester à Nantes, où ils auraient disparu avec tous les registres de la Prévôté ; peut-être ont-ils été amenés à Rennes à la suite d'un procès porté devant le Parlement de Bretagne, comme nous en avons un exemple à une période ultérieure (1).

Quoi qu'il en soit, classés aux Archives d'Ille-et-Vilaine sous un titre inexact, ils ont jusqu'ici dans l'ensemble échappé à l'attention des chercheurs, en particulier des historiens nantais, acharnés cependant à fouiller les Archives de leur ville. En 1892, P. Parfouru les mentionne bien comme des registres de la Prévôté de Nantes (2), mais il ne semble pas les avoir consultés. En 1893, L. Maître, dressant un tableau général de l'activité du port au XVI^e siècle cite en note un de ces registres pour l'année 1554-55 (3) ; il y a puisé les noms des principales marchandises faisant l'objet du trafic et les principales directions de ce trafic, mais c'est tout. En 1906, ils ont attiré l'attention de C. Vallaux, étudiant, en vue de sa thèse complémentaire, le port de Penmarch aux XVI^e et XVII^e siècles : il y a relevé les noms des navires de Penmarch enregistrés au port de Nantes de 1554 à 1557, et les noms des marchandises échangées, ce qui lui a permis de préciser l'acti-

(1) En 1600, à propos d'un procès des Etats contre leur fermier, on fait venir à Rennes, à charge de les réintégrer dans les trois mois à la Chambre des Comptes « trois grands registres reliés et couverts de parchemin du contrôle général de la Prevoste de Nantes » se rapportant aux années 1586 à 1588 (P. PARFOURU, *Une saisie de navires marchands anglais à Nantes en 1587*, *Ann. Bret.*, t. VIII, 1892-3, p. 391). Les registres dont il s'agit ne sont d'ailleurs pas des registres de perception des droits de la Prévôté, comme les nôtres, mais un relevé général des sommes perçues pour différents droits au Tablier de la Prévôté, et des dépenses effectuées.

(2) *Id.*, *ibid.*, note 2.

(3) L. MAÎTRE, *Introduction à l'Inventaire sommaire des Archives Départementales de la Loire-Inférieure*, séries C D, t. II, 2^e partie, p. XI. Il cite en note le « Livre des recettes de la Prévôté de 1554, Arch. I.-et-V., supplément ».

tivité de Penmarch à cette époque (1). M. P. Jeulin en 1928 les cite dans la bibliographie de sa thèse (2), mais rien ne montre qu'il les ait utilisés. Enfin M. Buffet, archiviste en chef d'Ille-et-Vilaine, y a puisé quelques renseignements sur le port de Blavet (l'actuel Port-Louis), en 1938 (3).

Au total, peu de chose malgré tout; nos registres se présentent donc à nous encore inexplorés, et sans qu'aucun des problèmes qu'ils soulèvent ait été résolu. Comme ce sont absolument les seuls registres de la Prévôté que nous possédions pour Nantes, leur étude offre un intérêt certain.

**

Les trois registres de la Prévôté se présentent sous la forme de cahiers de papier, de taille légèrement inégale, mais tous de grand format, reliés en parchemin; leur état de conservation est bon dans l'ensemble; seules manquent pour le premier les dernières pages; l'écriture, bien formée en général, présente cependant quelques difficultés paléographiques.

Les registres sont divisés en cinq chapitres, correspondant aux principales branches du trafic nantais: chapitres de la Mer (qui englobe le commerce maritime en général), des Escaffes (concernant l'arrivée du sel à Nantes, du nom des bateaux servant à le transporter), de la montée du sel (en amont, par la Loire), des vins et blés (descendus d'amont par la Loire), et enfin « chapitre d'Espagne » (commerce avec l'Espagne et le Portugal); en 1554-55, ce chapitre est intitulé « Havre des fardeaux », et l'on s'aperçoit qu'il comprend en effet uniquement le trafic des « fardeaux » (importation de laine en balles, exportation de draps, toiles..., en fardeaux); il s'arrête le 15 mai (les dernières pages ont été arrachées), mais il était suivi très probablement d'un « chapitre d'Espagne », englobant le trafic de toutes les autres marchandises (4); nous ne disposons donc pour cette année de renseignements que pour une partie du commerce avec les pays ibériques.

Les exercices courent d'une Saint-Michel à l'autre (1^{er} octobre-30 septembre); l'année change à Pâques (c'est seulement en 1563 que l'Ordonnance de Roussillon instituera l'usage général de commencer l'année le 1^{er} janvier; usage qui sera appliqué dans nos deux derniers registres en 1566-67); le receveur indique en haut de la page, le mois et le jour; il inscrit les navires dans le corps de la page, en indiquant (au moins dans les chapitres de la Mer et d'Espagne) le nom du maître, de son navire, et le port d'attache de celui-ci; pour les petites barques il se contente d'indiquer le nom du maître. Suivent l'indication des marchandises (mais non leur lieu de chargement, malheureusement), leur prix de vente (nécessaire pour percevoir l'impôt du quarantième sur la valeur); la marge à gauche est réservée à l'indication des « brieux » (péages perçus sur les embarcations); dans la marge à droite est rejetée la somme des péages perçus par embarcation; comme le receveur laisse toujours un espace blanc après chaque navire, il peut indiquer, le cas échéant, les sorties effectuées par le même navire. Au bas de la page, il inscrit le total des sommes perçues; autres totaux encore à la fin du mois, et à la fin de chaque trimestre.

(1) C. VALLAUX, *Penmarch aux XVI^e et XVII^e siècles*, thèse complémentaire Lettres, Paris, 1906, p. 28-29 (transcription des mentions intéressant les navires de Penmarch, p. 35-39).

(2) P. JEULIN, *L'évolution du port de Nantes*, thèse Droit, Paris, 1928.

(3) H.-F. BUFFET, *Le vieux Port-Louis*, Mâcon, 1938.

(4) En effet, dans un compte rendu des recettes d'un impôt spécial levé « pour le recat des dettes de la Ville » en 1568-1569 (*Arch. Mun. Nantes*, CC 411, f^o 10 v^o 15 r^o), le receveur distingue « Havre des fardeaux » et « Chapitre d'Espagne ».

tre. Les comptes se présentent donc d'une façon claire et aisément vérifiable, qualité de plus à verser à l'actif de ces registres.

Nous ne pouvons en dire autant des deux derniers; leur aspect seul incite à la méfiance. Si le registre C 3264, que nous avons identifié comme le registre de perception du denier pour livre et du « méage », droits d'octroi de la Ville, se présente à peu près comme les précédents: cahier en papier relié en parchemin, mais plus petit, son état de conservation est très déficieux: tout le début (un bon tiers, et qui comprend le chapitre de la Mer, le plus intéressant pour nous), est déchiré, taché, mangé par les vers; quant à l'autre registre, son état déplorable et sa mauvaise tenue ne nous ont même pas permis de l'identifier (1): il est formé de quatre cahiers en papier, assez minces, déchirés par endroits, d'une écriture mal formée toujours (qui nous montre les difficultés de l'écriture courante du xv^e siècle), illisible assez souvent. Si le registre du méage adopte la disposition par chapitres (mais ne comporte pas de chapitre d'Espagne, dont les navires sont répartis dans le chapitre de la Mer), l'autre se présente à peu près sans ordre: chaque cahier comprend non pas un chapitre, mais une période de deux à trois mois, où sont mélangés les différents chapitres; aucune règle n'a manifestement présidé à sa rédaction: le receveur a rempli ses cahiers l'un après l'autre, au cours de l'année: un même chapitre est réparti en deux ou trois endroits dans un même cahier.

Autre défaut: ces deux registres n'embrassent pas toute l'année 1556-1567; si tous deux, à la différence des précédents, commencent en août, le registre C 3263 se termine fin mars, le registre du méage début mai. Fait encore plus grave: mal tenus, ils n'enregistrent pas tout le mouvement du port: navires et marchandises mentionnés dans l'un et omis dans l'autre, quantités différentes dans l'un et dans l'autre, tout nous incite à la prudence dans leur utilisation. Cependant, en les complétant l'un par l'autre dans la mesure du possible, nous pouvons espérer obtenir au moins une idée du trafic du port, et nous pourrions établir une comparaison valable avec les années 1554-1557, au moins pour les grands produits. Dans l'ensemble, le registre C 3263, bien que beaucoup plus mal tenu, se révèle plus complet: il indique bien plus souvent le nom du navire, le nom du port d'attache; il indique exactement les quantités de vin à la sortie, le devoir du denier et du méage ne portant à la sortie que sur le vin proprement nantais.

En effet, si nous voulons soumettre nos registres à une critique exacte et détaillée, une étude des péages perçus est nécessaire.

II — LES PEAGES

Les droits dits de la Prévôté, comme la plupart des droits perçus à Nantes, existaient déjà sous les ducs; le prévôt était alors un personnage placé à la tête de l'administration du fief nantais: il y avait la charge à la

(1) Le tarif des péages aurait pu nous le permettre; mais nous n'avons pu relever aucune régularité dans leur perception; la morue semble taxée suivant sa valeur, mais aucun prix n'est indiqué; le vin à la sortie paie 2 sols quelle que soit la quantité, ou une taxe variable, dont nous n'avons pu déterminer la règle; à l'entrée le sel semble taxé à 5 deniers par muid; dans la marge à gauche est rejeté un péage de 6 ou 12 s. perçu vraisemblablement sur les embarcations, suivant leur tonnage; ni pour le sel à la montée, ni pour les vins et blés à la descente, nous n'avons pu déterminer les péages perçus. Quel est donc ce registre? ce n'est pas le registre de perception de la Traite domaniale, ni celui des octrois de Nantes; peut-être est-ce celui d'un péage provisoire, ou particulier, dont nous n'avons pu trouver trace.

fois de la police et de la perception des coutumes (1) ; ces droits, qui constituaient la douane du comté nantais, faisaient partie des revenus du duc et les rois de France en ont recueilli naturellement la succession : dans la rédaction de la Pancarte des droits de la Prévôté qui date de 1565, la formule employée sera « Est dû au Roy et Duc... ».

En effet, cette date voit la rédaction d'une nouvelle pancarte (2). A la demande des fermiers de la Prévôté de Nantes, qui dès le début de leur ferme en 1563, se plainquirent du mauvais état de l'ancienne pancarte, source de contestations sur la levée de ces devoirs (3), la Chambre des Comptes de Bretagne procède à la rédaction d'une nouvelle Pancarte conforme certainement à l'ancienne, si l'on en juge par toutes les précautions dont se sont entourés les « Gens des Comptes » (4).

Nous renvoyons pour le détail des péages au texte même de la Pancarte ; mais comme la composition en est touffue et que l'on s'y retrouve difficilement, il sera utile d'en donner les points essentiels et les caractères principaux.

Droits de la Prévôté. — Ils contiennent encore quelques traces des anciennes coutumes, distinctes des péages plus modernes (5), et qui se partagent souvent entre le Roi et l'Evêque ou le Chapitre de Nantes, preuve de leur origine ; ce qui les caractérise également, c'est leur faible montant, fixé anciennement, encore plus faible si l'on tient compte de la diminution de la monnaie de compte au cours du XVI^e siècle. Les principales sont 4 deniers par drap, par cent de cire, par porc salé, par « traque » de cuir (6) vert, salé ou sec, 1 d. obole par millier de hareng ou de sardine, dont l'évêque de Nantes prend « poge » (7), 10 d. par balle de laine. Les blés paient pour ancienne coutume 3 d. monnaie (8), dont 1 à l'Evêque de Nantes, les vins 3 d. monnaie par tonneau amené à Nantes et 3 d. ob. par tonneau amené d'amont. Le sel amené à Nantes paie « 4 d. dont 1 au Roi,

(1) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 63.

(2) La seule que nous possédions, d'ailleurs ; nous n'avons retrouvé aucun exemplaire de l'ancienne pancarte, mais la nouvelle lui est identique ; pour le texte de la Pancarte de 1565, se reporter au texte manuscrit (*Arch. dép. Loire-Inf.*, B 2 974, mais il y manque la première et la dernière page), ou plus commodément au texte imprimé sans modifications au début du XVIII^e siècle ; les Archives de Nantes en conservent deux exemplaires de 1702, imprimés à Nantes (*Arch. mun. Nantes*, CC 408) ; pour notre part nous avons utilisé l'édition incluse dans le petit livre : « *Instructions, tarifs et pancartes concernant le commerce...* », à Nantes, chez Nic. Verger, 1729, in-16 (livre qui contient par ailleurs de précieux renseignements, et qui a été pour nous une véritable source).

(3) *Instructions...*, p. 1 (Préambule de la Pancarte) : « ... le Tableau... étoit tant usé et effacé sur le Parchemin et en l'écriture d'icelui, que difficilement l'on pouvoit lire les dits devoirs, aussi y avoit-il quelques ratures et choses suspectes qui étoient cause de grands troubles, difficultés, et empêchements sur les dits devoirs. »

(4) *Ibid.*, p. 2, « ... après que de notre Ordonnance ledit Tableau a été apporté et représenté en icelle Chambre, en laquelle il est demeuré. Et vû les anciens Comptes rendus pour ladite Ferme et Recette sous la main du Roy et Duc, Rapports des Contrôleurs, et autres Enseignemens étant en ladite Chambre... »

(5) On sait la différence : le péagiste détient son droit du roi, et le perçoit aussi bien sur les personnes que sur les marchandises, les animaux, les voitures, chargées ou non ; la coutume est un droit seigneurial, un revenu féodal, qui ne se perçoit que sur les marchandises (A. GOUAISLIN, *Etat des péages en France*, p. 7, note 1).

(6) La traque est un lot de 10 cuirs.

(7) L'obole est la moitié d'un denier ; la poge la moitié d'une obole.

(8) On distingue encore à cette époque entre « sol et livre tournois » et « s. et l. monnoye » ce qui ne sera déjà plus en usage au début du XVII^e siècle : le s. ou la l. monnoye ce qui ne sera déjà plus en usage au début du XVII^e siècle (1 s. m. vaut donc 1 s. t., 2 d. et 2/5 de d. t. ; 1 l. m. vaut 1 l. et 4 s. t.). DUBUISSON-AUBENAY, *Itinéraire de Bretagne en 1636*, t. II, p. 247.

du reste le Chapitre de Nantes prend le dixième, du reste encore un tiers va au roi, un tiers à l'évêque de Nantes, et le dernier tiers est partagé entre neuf sieurs (1). (On peut voir par là quelles sont les denrées qui ont fourni le plus anciennement au trafic de Nantes.)

En effet, quelques-uns des droits fixés par la Pancarte sont encore levés au nom de particuliers ; en plus de ceux cités plus haut, treize particuliers, nobles, religieux (ou roturiers qui ont probablement acheté ce droit aux descendants nobles), perçoivent différents droits, non plus sur le sel, mais sur la barque l'amenant, portant plus de six muids. Droits d'ailleurs que les rédacteurs de la nouvelle pancarte se défendent de justifier en les indiquant ; c'est simplement en attendant que ces particuliers aient fourni des preuves de leur droit (2). Nous sommes en effet au moment des essais de suppression des péages particuliers par le pouvoir royal, attentif aux intérêts des marchands (3).

Parmi les péages perçus au nom du Roi, les uns se lèvent sur les embarcations : ainsi le *droit de registre et congé* de 4 d. monnaie par barque ou navire de plus de 6 muids, pour le commerce fluvial aussi bien que maritime. Les autres ne sont perçus que pour le commerce maritime : le *droit de quillage* (sans doute droit d'accoster aux quais), 3 s. 1 d. m. pour tout navire portant plus de 6 tonneaux, sauf pour les vaisseaux de Loemaria-quer, du terroir de la Mede (?) et de Guérande.

Les brieux, dont l'origine remonte aux sauf-conduits accordés par les ducs au XII^e siècle pour garantir les navires du « droit de bris » (4), varient avec le tonnage : brieux d'année pour navires de 6 tx et moins : 7 s. 6 d., brieux de vitaille pour vaisseaux de 6 à 10 tx : 17 s. 6 d., brieux de conduite et vitaille pour vaisseaux de 10 à 19 tx, qui vaut le double des deux autres réunis : 55 s. m., et enfin brieux de sauveté, conduit et vitaille pour vaisseaux de 19 tx et plus : 110 s. Mais les navires chargés de blés ou d'autres marchandises « qui ne se peuvent sauver à la mer », ne doivent pas les brieux de sauveté ; si les marchands ont déjà pris des brieux selon la charge de leur navire dans les autres ports, ils ne sont pas tenus d'en prendre (5). Tous ces droits sur les navires sont perçus alors même que toute la cargaison passe en franchise.

Les principaux droits sur les marchandises sont : le *quarantième* ou 6 d. pour livre du prix que ces marchandises pourront valoir à Nantes, en particulier le sel, sauf pour les vins, blés, fardeaux de toiles, épiceries, merceries, drogueries, soumises à des tarifs spéciaux ; pour le commerce fluvial, vins et blés à la descente, sel à la montée, sont également taxés.

(1) En fait, à cette époque ils ne sont plus entre les mains que de 5 ; c'est là probablement une ancienne redevance féodale, remontant peut-être à Alain Barbe-Torte qui avait divisé ce droit en trois parties, pour lui, pour l'évêque et pour ses guerriers (dont les seigneurs percevant ces redevances seraient les descendants) : G. DURVILLE, *Droits de tonlieu et d'escaffe perçus au tablier de la Prévôté de Nantes...*, *Bull. Soc. Arch. Nantes*, 1916, p. 45.

(2) Les gens des Comptes déclarent que les Fermiers jouiront des devoirs indiqués « Ensemble de ceux qui ont accoutumé se lever et partager entre ledit Sieur, et les Particuliers cy-après nommez prétendants quelques parts et portions desdits devoirs avec ledit Sieur, et sans préjudice des droits et Souverainetés dudit Sieur, et sans aucunement approuver lesdits devoirs prétendus par lesdits Particuliers Sieurs... » (*Instructions...*, p. 2).

(3) Sur toute cette question, voir P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 293 et sq.

(4) *Id.*, *ibid.*, pp. 70 et 212.

(5) Ce qui nous permettra, d'après la formule inscrite par le receveur dans la marge à gauche « Apparu vitaille (ou sauveté, ou conduite), de un tel, receveur à tel port (de Bretagne), du tant », de connaître parfois le lieu et la date de l'escale précédente du navire.

Comme il fallait s'y attendre, ce sont le sel, le vin et les blés, ces trois denrées de grande consommation formant l'essentiel du trafic de Nantes, qui sont le plus taxés. Tous ces droits sont dus une seule fois, à l'entrée ou à la sortie.

Les octrois. — Le devoir du *denier pour livre* et du *méage* fait partie des octrois de la ville de Nantes; il comprend une taxe sur la valeur des marchandises (1 denier pour livre, soit le 240^e), et un devoir de 2 s. par muid de marchandises mesurables (d'où son nom) : sel, vin et blés principalement. Octroyé pour la première fois par Jeanne de Navarre en 1397 (1), il est renouvelé ensuite régulièrement par les ducs, puis les rois de France. Le tarif de notre registre est un peu différent du tarif normal : par lettres patentes d'Angers du 7 novembre 1565 (2), Charles IX vient d'autoriser la ville à tripler le denier pour livre, et à lever, au lieu du méage, un devoir sur le sel déchargé à Nantes et sur « le vin tiré hors le comté ».

Autres péages. — Ces deux devoirs sont les principaux; mais ils ne rendent pas compte de la multiplicité des péages de toutes sortes, permanents ou provisoires, royaux, seigneuriaux ou municipaux, levés à Nantes même, ou tout le long de la Loire maritime et fluviale (3).

A côté des droits de la Prévôté, la *Traite domaniale*, qui fait également partie des revenus du roi, établit des droits de sortie hors de Bretagne sur les draps, toiles, mercerie, cuirs et graisses principalement, plus un droit du *trentième* ou 8 d. pour livre sur toutes les autres marchandises, sauf « celles réputées Droguerie et Epicerie » qui ne paient que 10 s. du cent pesant (4). Le droit de méage et du denier pour livre ne constitue qu'une partie des octrois de la ville de Nantes, appelés : « *Devoirs anciens, communs et patrimoniaux...* », réunis pour la première fois en trois pancartes par lettres patentes de Charles IX en 1565 (5), et qui pèsent à peu près sur toutes les marchandises.

A cela s'ajoutent des octrois temporaires : ainsi en 1555 (6), Henri II autorise les habitants de Nantes à lever un nouvel octroi, afin de rembourser les sommes considérables qu'ils ont dû emprunter pour payer les 19 200 l. auxquelles ils ont été taxés pour leur part, sur les 132 000 l. promises au roi pour l'abolition de la traite foraine (7); la ville lève un nouvel impôt pesant principalement sur les draps, toiles, graisses et vins (8). Deux ans plus tard, nouvelle taxe, mais plus lourde, pesant sur toutes les marchandises entrant ou sortant, autorisée par lettres patentes d'Henri II données à Compiègne le 25 juin 1557, et destinée à rembourser les dettes de la ville à la suite du choix de Nantes

(1) Arch. mun. Nantes, AA 4.

(2) Ibid., AA 5, et Arch. dép. Loire-Inf., C 790.

(3) Cf. P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 191-218.

(4) D'après la Pancarte de 1512, dans *Instructions...*, p. 31-66.

(5) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 200. Ces pancartes se trouvent également dans *Instructions...*, p. 67-117, et dans S. DE LA NICOLLIERE, *Privileges de la ville de Nantes*, p. 163 et sq.

(6) Par un mandement du roi Henri II au sénéchal de Nantes daté de Blois, le 3 février 1555 (Arch. mun. Nantes, AA 5).

(7) Le « droit de traite et imposition foraine », perçu dans la plus grande partie de la France était une taxe de 4 deniers pour livre sur la valeur des marchandises (TROCMÉ-DELAFOISSE, *Le commerce rochelais de la fin du XV^e siècle au début du XVIII^e siècle*, p. 26).

(8) Arch. mun. Nantes, CC 410 : compte rendu de cette taxe pour l'année 1556-1557.

comme siège du Parlement (1); perçue dès 1558-59 (2), elle est toujours en place dix ans plus tard (3); pour calmer l'émotion populaire, la municipalité aura dû entre temps en diminuer le tarif (4).

La multitude des péages particuliers perçus tout le long de la Loire, maritime ou fluviale, tant sur les marchandises que sur les embarcations, accroît encore la complexité de ce système fiscal et la charge pesant sur le commerce de Nantes; résultant d'une longue possession féodale ou créés arbitrairement par les propriétaires riverains de la Loire, sans qu'ils en assurent la contre partie, c'est-à-dire l'entretien du fleuve (5), ils constituaient une entrave sérieuse pour la navigation; obligation pour les embarcations de s'arrêter aux lieux des péages disséminés tout le long du fleuve, augmentation du prix du fret; entre la mer et Nantes, le sel, une des denrées les plus facilement imposables, avec le vin, acquittait généralement 35 à 88 s., suivant son origine, par navires et rarement par muids (6); de Nantes en Anjou, à la remontée, il acquittait 29 à 35 s. par muid ou par barque (7); or, à notre époque, il vaut à Nantes environ 50 s. par muid (8). Certes la royauté, attentive aux intérêts du commerce, cherchera à réglementer à partir du XVI^e siècle la possession de ces péages et même à les supprimer complètement, quand elle le pourra: obligation de pendre la pancarte du péage à bonne hauteur afin que le maître du navire puisse voir de loin le lieu où il devra s'arrêter, obligation pour les seigneurs péagers d'un même lieu de faire lever leurs droits par un seul receveur pour en faciliter le paiement, nécessité d'avoir pour les péagers un poteau où « sera affiché tout au long leur péage », interdiction de lever les droits sur le sel en nature, toutes ces mesures sont prises au long du XVI^e siècle en faveur des marchands (9); mais nous n'en sommes encore qu'au

(1) Nouvel épisode de la rivalité entre Rennes et Nantes; Nantes a multiplié les démarches à la Cour pour obtenir le siège du Parlement, Rennes a protesté: surenchère entre les deux villes dont a profité le roi; si les Nantais obtiennent le Parlement, ils ont déjà versé 10.000 l. au roi, et ils sont tenus d'en rembourser 5.000 aux habitants de Rennes (Arch. mun. Nantes, AA 5); finalement d'ailleurs, Rennes maintient son opposition, Charles IX lui rendra le Parlement par édit du 4 mars 1560 (1561 n. s.). (TRAVES, *Hist. de Nantes*, p. 352); mais probablement gardera-t-il les sommes versées par les Nantais, puisque la taxe sera encore perçue en 1568-1569. (Voir la pancarte de ces devoirs dans Arch. mun. Nantes, CC 388).

Ceux-ci sont dits également perçus pour la « confirmation des privilèges de francs-fiefs et nouveaux acquits » (Arch. mun. Nantes, CC 409); les droits de francs-fiefs devaient être payés par les non-nobles possédant des fiefs nobles dans le duché de Bretagne; les habitants de Nantes en question; requête des Nantais à laquelle répondent les lettres patentes données par Henri II à Blois le 16 janvier 1555: il confirme leur privilège, mais sans doute contre la remise d'une certaine somme d'argent, puisqu'il autorisera la ville à lever une nouvelle taxe à cette occasion (LA NICOLLIERE, *Privileges de la ville de Nantes*, p. 90-91).

On voit par là comment, pour satisfaire la fiscalité exigeante de la royauté, la ville de Nantes créait des taxes supplémentaires, au détriment des marchands et du commerce en général.

(2) Arch. mun. Nantes, CC 409, compte rendu des recettes pour les années 1558 à 1560.

(3) Ibid., CC 411, id. pour l'année 1568-1569.

(4) Ibid., CC 388.

(5) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 203.

(6) Id., *ibid.*, p. 211.

(7) Id., *ibid.*, p. 208.

(8) D'après le quarantième.

(9) Sur tout ceci, cf. P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 204.

début des essais de suppression de ces péages [elle se fera surtout à partir du XVII^e siècle (1)].

Lourde entrave, donc, pour le port de Nantes, que la levée de tous ces péages, et qui rend plus malaisée pour lui la concurrence à soutenir avec les ports voisins, particulièrement La Rochelle qui jouit dès le XIV^e siècle d'une franchise douanière à peu près complète (2); déjà en 1420, le duc Jean V, pour mettre fin à l'abandon du port par les étrangers à cause de la lourdeur des droits d'entrée, avait dû accorder l'exemption de tous droits sur les importations de blés en provenance des ports bretons, la réduction des droits sur les marchandises venant par la Loire et sur les vins sortant de Nantes (3); mais, depuis, de nouvelles taxes se sont ajoutées aux anciennes, et, bien que Nantes soit légèrement avantagée par rapport aux autres ports bretons [les droits de la Prévôté y tenant lieu de droit des Ports et Hâvres (4)], elle n'en est pas moins lourdement défavorisée en face de La Rochelle, cet autre grand port du vin sur la côte atlantique.

III. — LA PERCEPTION DES PEAGES

Sur la façon concrète dont s'opérait la perception de ces différents péages, sur le personnel qui en était chargé, l'on ne possède malheureusement que des renseignements incomplets; et, ce qui ajoute encore à cette confusion, le même personnel assurait parfois la perception de plusieurs impôts, et leur versement se faisait souvent aux mêmes lieux.

Tous ces devoirs sont adjugés à des fermiers, pour une année ou plus; la perception du denier pour livre et du méage pour l'année dont nous possédons le registre est adjugée pour un an à partir du 1^{er} août 1566 à un nommé Bertrand Rouxeau (5); par contre c'est pour dix ans qu'est adjugée en 1563 la ferme de la Prévôté; il semble même que celle-ci, à cause de son importance, était divisée entre plusieurs fermiers (6).

La distinction est d'ailleurs difficile à faire entre ces fermiers, et le personnel chargé de la perception (7); le personnel de la Prévôté comprend à cette époque, paraît-il, un contrôleur général, un receveur, et un contrôleur (8); le contrôleur général doit-il être confondu avec le receveur général qui n'est pas un fonctionnaire, vraisemblablement, mais un fermier (9) ?

(1) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 205.

(2) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 23.

(3) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 64.

(4) *Id.*, *ibid.*, p. 195.

(5) *Arch. mun. Nantes*, CC 387.

(6) Pancarte des Droits de la Prévôté... Préambule, dans *Instructions...*, p. 1 : « ...Maître Pierre Bruneau, Receveur général de ladite Prévôté de Nantes, ...et ses consors Fermiers de ladite Prévôté pour dix ans, qui commenceront dès le premier d'Octobre l'an mil cinq cens soixante-trois... »

(7) Ainsi c'est un nommé Nicolas Levraut qui se porte adjudicataire pour 11.000 l. de la ferme du Devoir pour le remboursement des dettes de la ville pour l'année 1566-1567 (*Arch. mun. Nantes*, CC 388); or nous voyons ce même Nic. Levraut, chargé également de percevoir de 1564 à 1572 un certain nombre de péages seigneuriaux en attendant qu'il soit statué sur leur validité, appelé « comptable » et réclamant des gages (cf. *infra*, note (3), p. 9).

(8) LA NICOLLIÈRE, *La marine nantaise au XVI^e siècle*, *Ann. de Bret.*, 1887-1888, p. 471-472.

(9) Cf. *supra*, note (6).

Nous avons trouvé d'autre part dans les textes mention d'un « commis à la recette générale des deniers perçus sur les marchandises entrant et passant par la ville » (1). Celui-ci est-il donc chargé de centraliser les recettes perçues aux différents tabliers de la ville par des receveurs particuliers ? Nous ne pouvons le préciser.

Les différents commis à la recette des péages prêtaient serment (2), et touchaient, semble-t-il, pour gages un pourcentage de la recette (3).

Pour la perception de tous ces droits, les commis se trouvaient installés dans divers bureaux, tant du côté des voies terrestres qu'au bord de la Loire; le principal bureau pour la perception des droits sur le commerce maritime et fluvial se trouvait dans la Tour de la Prévôté. A l'entrée ou à la sortie d'un navire le maître ou le marchand qui avait armé le bateau, venait en faire la déclaration au bureau; sans doute avait lieu alors une vérification des quantités déclarées, et le mesurage de certaines marchandises par le jaugeur juré (dont la création remonte au duc Jean V (4)), ces marchandises étant probablement, au moins en partie, descendues à terre à cet effet; le maître ou le marchand s'acquittait des sommes dues, soit au moment même, soit plus tard (5); dans le premier cas le receveur délivrait alors au payeur un billet, sorte de quittance (6), qu'il aurait à exhiber ensuite aux réclamations des autres receveurs dans les autres ports de Bretagne (7), ou aux différents lieux des péages qui dépendaient du Tablier de la Prévôté, par exemple sur le cours de la Loire au Pèlerin et au Croisic en aval de Nantes, à Ingrande et à Ancenis en amont (8).

IV. — LA VERIFICATION DES COMPTES

Après avoir tenu ses comptes au jour le jour pendant l'année, le receveur les soumet à une vérification dont nous n'avons pas retrouvé la trace pour les droits de la Prévôté; mais il était très certainement le même dans les grandes lignes que dans le cas particulier suivant sur lequel nous avons conservé des documents. En 1557 commence la perception d'une

(1) *Arch. mun. Nantes*, CC 411.

(2) *Arch. mun. Nantes*, CC 411. Serment prêté par Gilles Lemoine, commis à la recette des deniers reçus à la Prévôté pour la libération de la ville.

(3) Sans doute afin d'accroître leur zèle. Le comptable Nic. Levraut (cf. *supra*, note (7), p. 8) « demande et supplie... luy estre fait taxe pour les peines, salaires et vacations d'avoir fait et perceu en personne la Recepte des dietz devoirs au tablier de la dicte prevoste de Nantes durant le temps de ce present compte a raison de deux sols tournois pour Livre ainsi que de tout temps et anciennete il est a coutume de faire... (*Arch. dép. Loire-Inf.*, B 2974, 2^e cahier, f^o 54 r^o et v^o) ; mais nous ne pouvons certifier qu'il s'agisse bien du commis ou du fermier.

(4) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 130.

(5) *Arch. mun. Nantes*, CC 410 : « Extrait de ceux qui n'ont pas payé... »

(6) C 3260, f^o 341 r^o : on peut lire : « Jehan Guille le dernier jour de Septembre mil cinq cens cinquante cinq chargea en la (sentine) P(ier)re Duppe dix pipes vin. — Francoys Branbille le der(nier) jour daougst mil cinq cens cinquante cinq charge en la sentine Jehan Gonesche seize pipes vin ». On peut lire dans la signature « Besnard Clerc q(ou)ntrolleur ». Ces billets concernent donc l'arrivée de vins d'amont par la Loire.

(7) Les brieux, p. ex., n'étaient dus qu'une fois, et nos registres mentionnent, le cas échéant, dans quel port ils ont été pris.

(8) Pancarte des droits de la Prévôté, dans *Instructions...*, p. 25-28. De même, dans le chapitre des vins et blés, notre receveur indique s'ils ont déjà acquitté le péage à Ingrande ou à Ancenis.

taxe pour le remboursement des dettes de la ville; de février 1568 à février 1569, c'est un certain Gilles Lemoine qui est commis à la recette de cette taxe au tablier de la Prévôté; il a donc tenu au jour le jour un registre (1) du même genre que les nôtres. Lorsque expire la durée de sa charge, il rédige un cahier divisé en deux parties: Recettes, où il inscrit toutes les sommes perçues, par chapitres et par mois, et Dépenses: gages des commis, sommes déjà avancées au receveur général (M^r Geoffroy Douet). Il le présente alors au maire et aux échevins de Nantes (2) avec « le registre par le menu de ce que a monté les dits devoirs pour chaque mois de l'an » (3). La municipalité baille commission, par un acte inscrit à la fin du cahier, à deux échevins, MM. Poullain et Darende... « pour vérifier ledit registre s'il contient vérité... »; ceux-ci l'examinent, corrigent les erreurs, et notent leurs observations toujours sur le même cahier. Gilles Lemoine présente alors son cahier et son registre à la Chambre des Comptes (4), en même temps que l'acte par lequel la municipalité lui a confié la perception des devoirs, et la pancarte de ceux-ci. Les Gens des Comptes donnent à leur tour commission à deux conseillers (MM. de la Charmoye et de Francheville), qui vérifient encore une fois et insèrent au début du cahier la récapitulation du processus suivi et leurs observations (5). Le receveur est alors « déchargé » des sommes « dont il s'était chargé par ses comptes »: il a quitus.

On voit par ce travail de vérification minutieuse que l'on peut s'appuyer solidement sur ces registres, et qu'ils donneront une idée valable du trafic du port, sans que l'on ait trop à craindre (au moins pour les registres de la Prévôté) qu'ils soient faussés à la base par des erreurs de calcul ou une mauvaise tenue d'ensemble.

Mais avant de pouvoir utiliser les registres, il nous reste à résoudre un problème et non des moindres, celui des mesures.

V. — LES MESURES

Il fallait s'attendre à cette difficulté: la multiplicité et l'extrême variété des mesures d'un lieu à l'autre, encore aggravées par l'emploi des mesures d'estimation conjointement avec les futailles réelles, sont un fait général à cette époque et le problème de leur réduction les unes aux autres dans un lieu donné et de leur équivalence par rapport aux mesures modernes reste la bête noire du chercheur. Mais le cas de ces registres apparaît spécialement déconcertant: l'impôt principal de la Prévôté étant un impôt sur la valeur, le receveur, comme il fallait s'y attendre, n'a pas jugé utile dans la plupart des cas, de ramener les différentes formes sous lesquelles se présentaient les marchandises à des mesures uniformes: plutôt que d'être mesurées à proprement parler, la

(1) Qui n'a pas été conservé.

(2) La première municipalité de Nantes (un maire et 10 échevins), a été élue en 1564, par permission de François II donnée en 1560 (A. GUÉPIN, *Essais hist. sur les progrès de la ville de Nantes*, p. 73); le premier maire en a été précisément Geoffroy Douet.

(3) *Arch. mun. Nantes*, CC 411: c'est le cahier rédigé par Gilles Lemoine.

(4) La Chambre des Comptes, installée à Nantes depuis 1500, examine en dernier ressort tout ce qui concerne l'administration des finances du roi dans la Province (P. JÉRUIN, *L'évolution...*, p. 125-126).

(5) C'est ce document que l'on trouvera transcrit dans les pièces annexes, n° 2; il occupe la marge et parfois les interlignes du v° du 1^{er} feuillet.

plupart des marchandises sont donc désignées par le type de futaille qui les contient, ou la forme sous laquelle elles arrivent. D'autre part une même marchandise se voit désignée par deux ou trois différents types de mesures (contenants, poids, nombre, ou longueur) ce qui aggrave la confusion.

Cependant l'on peut dresser un tableau d'ensemble des mesures utilisées, car malgré tout une même marchandise se voit désignée plus fréquemment par un type de mesure que par l'autre (1).

Ce sont les mesures par contenants, et spécialement par futailles, qui sont de beaucoup les plus usitées: les futailles sont en effet à cette époque un moyen de transport quasi universel: pour les liquides: vins, huiles d'olive et de poisson, mais aussi pour les grains, les fruits (pruneaux), les matériaux: plâtre, chaux, les métaux (l'acier arrive souvent en barils), et les poissons. Pour toutes ces marchandises, nous retrouvons les mêmes types de futailles qui sont toujours dans le même rapport entre elles (le tonneau, en même temps unité de compte, qui vaut 2 pipes, la pipe qui vaut 2 barriques, appelées aussi busses ou poinçons), mais de capacité différente, évidemment, suivant les marchandises; l'emploi de contenants plus petits (jarres, pots ou potées), se révèle beaucoup plus rare.

L'évaluation en poids s'ajoute souvent à la désignation par le contenant, et la complète: les métaux (fer, acier, étain, plomb), le poisson séché, la résine, le liège, les graisses (beurre, oing, suif), la cire et la chandelle, les produits exotiques (sucre, mélasse, cassonade), le chanvre et le lin sont mesurés en milliers et cents pesant.

Ces milliers et cents pesant sont parfois difficiles à distinguer des milliers et cents nombre, en particulier pour le poisson: le receveur emploie pour les deux les mêmes termes (milliers et cents), les pancartes des droits ne les différencient guère non plus. La morue salée (« morue verte »), le hareng, le maquereau, sont en milliers au compte, mais de comptes différents: 1 240 au millier pour la morue, 1 200 pour le hareng. L'unité sert également de base au calcul des cuirs et peaux, des draps (comptés en pièces), de la « mollage » évaluée en carreaux ou en ronde, de la laine en balles, des draps, toiles, papier, mercerie en « fardeaux », balles et fardeaux pesant en moyenne demi-charge, soit 150 livres (2).

Les unités de longueur sont très peu utilisées, fait général (3), à cause de la difficulté du mesurage: il est bien plus commode de taxer les draps par exemple à la pièce ou au paquet contenant tant de pièces, qu'à l'aune.

Par ailleurs l'on retrouve pour les grains et le sel, des mesures d'estimation familières: muid, setier, mine, mais qui ne sont pas toujours dans le même rapport entre elles qu'à Paris par exemple (le muid de 12 setiers contient 52 mines à Nantes, 48 à Paris).

VI. — EXAMEN CRITIQUE DES REGISTRES

Car, en fin de compte, c'est cet examen critique qui constitue le but principal de toutes ces recherches sur les péages, les mesures..., indépendam-

(1) Nous donnons ici un tableau général, renvoyant pour le détail des mesures utilisées et les discussions que soulèvent leur réduction les unes aux autres et leurs équivalences à notre travail sur les mesures, Appendice, n° 2.

(2) Pancarte des droits de la Prévôté, dans *Instructions...*, p. 6.

(3) M. MOLLAT, *Comptabilité du port de Dieppe au XV^e siècle*, p. 24.

ment de l'intérêt que présente leur étude particulière. Dans quelle mesure peut-on s'appuyer sur ces registres pour établir d'une façon certaine le mouvement du port, dans quelle mesure en particulier peut-on leur demander de fournir des bases statistiques assurées ?

On a déjà vu qu'il fallait se méfier des deux registres C 3263 et 3264, mal tenus, incomplets à tous points de vue; on devra considérer les chiffres qu'ils fournissent comme des minima à tous égards.

Par contre les trois registres de la Prévôté présentent de sérieuses garanties (qui font regretter leur perte quasi totale : ils auraient constitué une magnifique série) : tenus avec un soin tout particulier, ils servaient en effet de modèles pour les vérifications des différents comptes (1).

Dans quelle mesure échappent-ils au vice commun à tous les registres de perception d'impôts, c'est-à-dire à la fraude, d'autant plus active que le fardeau des taxes était très lourd à Nantes ? Nous ne pouvons l'indiquer; l'appareil de surveillance et de contrôle était très développé, mais ne suffisait peut-être pas à empêcher cette fraude.

Par ailleurs les registres sont limités par la pancarte des droits : nous ne pouvons connaître par eux le mouvement par la Loire des marchandises autres que le sel les vins et les blés (et nous savons qu'une grande partie des marchandises importées à Nantes, en particulier la morue, remontaient la Loire); en effet, les marchandises soumises aux différentes taxes ne payant qu'une fois, à l'entrée ou à la sortie, nous risquons de voir nous échapper le rôle, si caractéristique cependant, de Nantes comme port de transit.

D'autre part, à Nantes comme partout, une certaine quantité de marchandises passent en franchise (2), qui sont destinées à des nobles ou à des religieux exemptés de tous droits (3). De plus certaines marchandises se sont déjà acquittées dans d'autres Tabliers dépendant de la Prévôté, et n'ont donc plus de taxe à payer. Enfin le quarantième étant une taxe « ad valorem », l'on risque de voir le contrôleur indiquer seulement la nature de la marchandise et non sa quantité.

Heureusement les droits sur les embarcations (registre et congé, quillage, brieux), obligent le receveur à indiquer au moins leur arrivée. D'ailleurs les registres se révèlent décidément complets; lors même que la marchandise passe en franchise, le receveur indique, dans la plupart des cas, le chiffre de la cargaison : nous n'avons donc eu qu'assez rarement à interpoler (4).

(1) Cf. pièces annexes, n° 3.

(2) Le receveur emploie alors le terme « par depy »; celui-ci a donc à Nantes un sens un peu différent du sens courant : déclaration par les marchands que les marchandises sont destinées à « passer debout », c'est-à-dire à traverser la ville, la province, ou le royaume, sans y être déchargés (S. DES BAUSLONS, *op. cit.*, articles Depy et Passe-debout).

(3) Pancarte de la Prévôté, dans *Instructions...*, p. 29-30 : « ... Aussi à la charge de laisser jouir les Nobles et Exempts, qui ont accoutumé jouir d'aucune exemption des dits devoirs de Prévôté... ». A la descente des vins d'amont, en particulier, nombreux cas de passages en franchise; parfois on trouve une mention spéciale : en oct. 1554, par ex. « 2 pipes de vin par depy pour Mgr de la Gaudinière, maître des Comptes, pour sa vérification du tant »; vraisemblablement, c'est là une faveur accordée à la suite d'une vérification de comptes, comme celle que nous avons vue. Mais nous ne nous expliquons pas un autre terme : « pour Mgr d'Estampes, gouverneur de Bretagne, par (ou pour) sa relation (?) du tant ».

(4) Interpolations que nous signalerons en note, quand elles se présenteront.

Cependant, quand nous avons voulu dresser des statistiques, nous nous sommes heurtés à trois difficultés sérieuses.

La variété des mesures, vue plus haut, nous a beaucoup gêné; certaines marchandises se présentant sous des formes auxquelles il est impossible d'attribuer une valeur fixe (par exemple les métaux arrivent en barres, bouts, saumons, dont le receveur n'indique pas toujours à chaque fois le poids), il nous a fallu leur attribuer une valeur moyenne; nos chiffres ne pourront donc se présenter que comme l'estimation la plus approchée que nous puissions obtenir (1).

Autre complication : « l'appurement »; c'est une tolérance fiscale, l'exemption du dixième, que sont tenus de pratiquer les fermiers (2); coutume qui semble générale à l'époque : Mantellier signale également une tolérance du sixième sur le cours de la Loire (3). Dans nos registres, le receveur pratique l'appurement de deux façons : tantôt sur le chiffre de la marchandise (22 tx de vin seront appurés à 20), tantôt sur le chiffre de la taxe perçue. Nous avons trouvé l'appurement régulièrement pratiqué pour le sel, les vins, les blés et les métaux; pour certaines marchandises irrégulièrement, pour d'autres (le poisson par exemple), pas du tout. L'appurement était-il donc limité à certaines marchandises ? Nous ne pouvons le certifier; peut-être est-il inclus dans le prix de vente, d'où le receveur déduit le quarantième (qui correspond exactement au prix de vente). La Pancarte des Droits est peu explicite sur ce point (4); l'appurement signalé sur le cours de la Loire joue pour toutes les marchandises (5), mais il n'est pas sûr qu'il en soit de même à Nantes. Cependant, même s'il jouait dans le cas du poisson (ce qui nous paraît improbable), il serait sans doute inclus dans le chiffre de vente, et les chiffres fournis par nos registres restent donc valables.

En dehors de ce point, l'appurement nous a posé tout au long des registres des problèmes de détail : parfois, par exemple, le receveur ne donne qu'un seul chiffre pour une quantité de sel et de vin, et la comparaison avec le chiffre de la taxe montre qu'il correspond bien à la taxe perçue : c'est donc le chiffre appuré (comme il est normal : c'est le seul qui intéresse le receveur); mais par ailleurs nous nous sommes aperçus que le receveur ne pratiquait pas l'appurement au-dessous d'un chiffre trop faible. Il nous a fallu tenir compte de tous ces détails pour dresser des statistiques le plus exactes possible.

Enfin, il est une opération sur laquelle nous n'avons pu faire la lumière : c'est celle du « rapport » (nous renvoyons pour le détail de ce

(1) Sur les estimations auxquelles il a fallu nous livrer, cf. Appendice, n° 2 (Mesures).

(2) Pancarte des droits de la Prévôté dans *Instructions...*, p. 29 : « Les Fermiers présents et à venir seront tenus faire les appuremens, à raison de vingt-deux pour vingt, des Vins, Sels et autres Marchandises dont on a accoutumé faire les appuremens par le passé, comme ont fait les précédens Receveurs, Contrôleurs et Fermiers de ladite Prévôté. — Pancarte des Octrois, dans *Instructions...*, p. 90 : « Pour faire l'appurement des Muids de Sel, il faut diviser les Muids Nantois par 11, et soustraire le produit de la somme totale et ce qui reste est le produit, appurement fait à 22 pour 20 ou bien 11 pour 10 ».

(3) MANTELLIER, *Histoire de la Communauté des Marchands fréquentant la rivière de Loire...* *Mém. Soc. archéol. Orléanaise*, t. VII, p. 307 : Les baux d'adjudication de la ferme des boîtes imposaient au fermier de ne faire payer aux marchands « de 24 que 20, et du plus, plus, du moins, moins, .. de quelque marchandise que ce soit ».

(4) Cf. *supra*, note (2).

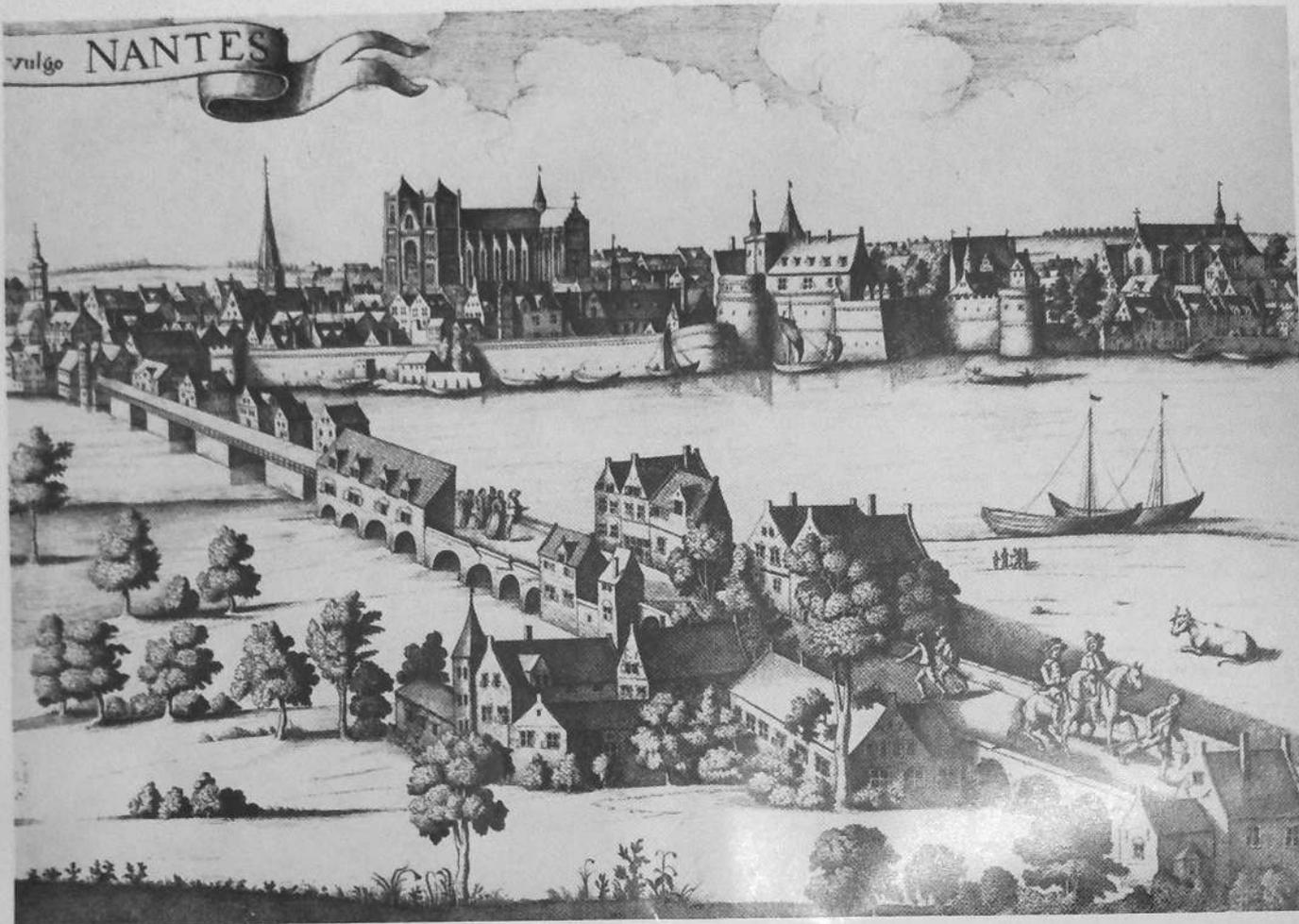
(5) *Ibid.*, note (3).

problème à notre étude en appendice (1) qui eût pris trop de place ici).

Au lieu d'un seul chiffre pour les marchandises à l'entrée (pas à la sortie), nous en avons deux dont le second est dit « rapporté » ; deux hypothèses se présentent : celle d'une opération fiscale, qui ne peut être retenue à cause de l'irrégularité de cette opération, ou celle d'une conversion de mesures variables en mesures proprement nantaises ; cette hypothèse se justifie dans un grand nombre de cas, mais non dans tous (quand la mesure employée est le nombre par exemple), et laisse inexplicables un certain nombre de faits. Devant choisir malgré tout entre les deux chiffres qui nous étaient proposés, nous avons retenu le chiffre « rapporté », qui nous a paru le plus sûr et le plus complet. Mais nous ne pouvons présenter nos chiffres comme étant certainement les chiffres réels du trafic : un doute subsiste ; disons que ce sont au moins ceux qui servent de base à la perception de la taxe et qu'une comparaison entre eux et d'autres chiffres, que nous avons trouvés dans des comptes de recettes postérieurs, reste valable pour déterminer une évolution.

Par ailleurs, le problème du rapport s'est conjugué avec l'appurement tout au long de l'établissement de nos statistiques, pour nous compliquer la tâche, du moins pour certaines marchandises. Normalement en effet, pour les marchandises à l'entrée, nous avons trois chiffres : un premier chiffre, qui est « rapporté » puis appuré ; mais souvent nous n'en avons que deux : soit le premier et le chiffre appuré (le receveur omettant d'inscrire le stade intermédiaire du rapport), soit le premier et le chiffre « rapporté », mais celui-ci est en même temps appuré (il correspond à la taxe perçue). Dans tous les cas il a fallu corriger attentivement les données de nos registres, afin d'obtenir des bases statistiques aussi assurées que possible.

(1) Appendice, n° 1.



Vue du port de Nantes probablement à la fin du XVII^e ou au début du XVIII^e siècle.
(Gravure anonyme et non datée. Bibl. Mun. Nantes)

Chapitre II

LE MOUVEMENT DU PORT ET LES ÉCHANGES

A. — LE PORT ET SON MOUVEMENT

Comment se présente le port de Nantes dans cette seconde moitié du XVI^e siècle ? Le quai principal, où viennent décharger la plupart des navires venant de la mer, est le quai de la Fosse, commencé en 1516 (1) ; le quai Maillard, achevé en 1549, est utilisé surtout par le commerce fluvial [c'est d'ailleurs grâce à l'aide de la Communauté des Marchands qu'il a été construit (2)]. Les ponts qui marquent la limite entre navigation fluviale et maritime seront reconstruits en pierre à partir de 1564, à la suite d'une inondation, grâce à l'augmentation des devoirs du pavage, du méage et du denier pour livre, accordée par Charles IX, en même temps que grâce à l'aide du pouvoir royal (3).

C'est cette dualité du port, son rôle de transit, qui fait son importance et lui donne sa physionomie originale ; placé au début de la grande voie de pénétration de la Loire, participant également aux courants atlantiques, il mêle en lui ces deux éléments. Cette importance de la position de Nantes a été relevée trop souvent pour que nous y revenions à notre tour (4) ; nous aurons l'occasion de la vérifier au cours de notre étude.

Par contre il est un point sur lequel on n'a guère insisté jusqu'ici, et que l'étude de nos registres nous a révélé, c'est l'importance de la Basse-Loire maritime dans le commerce de Nantes, plus grande peut-être que jamais à cette époque (nous aurons l'occasion d'y revenir). De Nantes à la mer s'échelonnent sur les deux rives une vingtaine de ports parmi lesquels les principaux sont Montoir, Méan, Lavau, Rohart, Saint-Nazaire, avant-ports naturels auxquels Nantes s'est adjoint, au moins en partie, Le Croisic et Le Pouliguen, ouverts davantage à la vie maritime. Avant-ports de Nantes, ils n'ont pourtant pas encore besoin de lui apporter le secours qu'elle réclamera au XVII^e siècle, quand l'envasement progressera

(1) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 172.

(2) ID., *ibid.*, p. 172-173.

(3) *Arch. mun. Nantes*, AA 5, Lettres patentes de Charles IX, données à Angers, le 7 novembre 1565 ; il accorde l'augmentation susdite et 2.000 l. à prendre chaque année sur les deniers de sa recette générale tant que les travaux dureront ; ces sommes seront employées exclusivement à la réparation des ponts ruinés « l'hiver passé par l'inundacion des eaues, et du besoing de la reparacion d'iceulx qu'ils prétendent faire de pierre de mazonnerie pour estre de plus longue durée ». Les travaux ont donc commencé au plus tôt en 1564 ; P. JEULIN, *op. cit.*, p. 163, indique par erreur la date 1563.

(4) Cf. en particulier P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 6-29.

et que les gros navires devront s'y arrêter, pour transborder leurs marchandises sur des gabarres (1) : au xv^e siècle, l'état de la Basse-Loire est encore excellent (2), et permet l'arrivée à Nantes de navires de 300 et 400 tx (nous en donnerons plus loin des exemples). Mais ils jouent un rôle prépondérant dans la vie du port, et dans les différents chapitres de son activité.

Peut-on évaluer la population de Nantes à cette époque ? Un recensement établi précisément en 1557, par crainte des Espagnols, donne le chiffre de 2 310 hommes en état de porter les armes (3), mais l'on ne sait pas si les nobles et les bourgeois sont compris dans ce chiffre. Il est donc difficile de donner un chiffre, même approché.

**

Un des traits originaux de la vie du port est le mouvement des « barges » ; ces embarcations de très faible tonnage, 6 à 7 tx en moyenne (4), appelées parfois aussi « bateaux » ou « gabarres » (5), marchant à la rame et à la voile, et qui appartiennent au port de Nantes ou à l'un des ports de la Basse-Loire, entretiennent une grande animation de Nantes au Croisic, son avant-port extrême; leur chargement habituel est le vin qu'elles débarquent dans les ports de la Basse-Loire, d'où il sera réexporté (6); la plupart reviennent à vide; quelques-unes cependant chargent des marchandises dans un des avant-ports, ou, se risquant en pleine mer, vont faire concurrence pour le trafic du sel aux « escaffes ».

Mais sans danger pour celles-ci; d'un tonnage nettement supérieur (près de 30 tonneaux en moyenne, parfois jusqu'à 60), elles dominent largement ce trafic; régulièrement elles vont s'emplier de sel aux marais de Guérande ou de la Baie, et remontent jusqu'aux quais de Nantes pour y décharger une partie destinée à la consommation de la ville; mais la plus grande partie est transbordée directement « de navires en chalands », dans cette flotte de chalands qui, remontant à son tour la Loire, va alimenter les greniers royaux dans l'arrière-pays.

Les escaffes appartiennent au type (de beaucoup le plus fréquent) des « barques », qui donnent au port de Nantes sa physionomie caractéristique; leur tonnage varie entre 10 et 30 tx; c'est une multitude de barques d'une quinzaine de tonneaux qui assurent le cabotage avec les ports de la Bretagne Sud, toute proche; mais le difficile passage « par delà

(1) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 164-165.(2) *Id.*, *ibid.*, p. 164. La profondeur moyenne est de 3 m. 392 à basse mer, 6 m. 36 à marée haute.(3) TRAVERS, *op. cit.*, p. 345.(4) Nos registres ne donnent pas le tonnage des bateaux; il a donc fallu évaluer celui-ci d'après le chiffre de la cargaison; moyen approximatif, certes (nous voyons en 1587 deux navires anglais de 162 et 55 tonneaux chargés seulement de 60 et 28 tonneaux respectivement de marchandises : P. PARFOURS, *op. cit.*, p. 385-386), mais le seul dont nous disposons; nous nous sommes appuyés surtout sur le chargement en vin, le plus fréquent (on sait d'ailleurs qu'à cette époque, l'indication du tonnage d'un navire n'est jamais que l'évaluation empirique du nombre des tonneaux de vin qu'il peut effectivement transporter); l'évaluation est également facile pour les navires chargés de sel mesuré en muids (un muid vaut à peu près un tonneau), plus difficile pour les autres marchandises : poisson, métaux en milliers de livres, fardeaux; mais nous ne prétendons pas donner à nos chiffres une valeur absolue.

(5) En général le receveur n'indique pas le type d'embarcation, sauf pour celles de faible tonnage, suivant la formule : « Un tel amena en sa barge, ou en son bateau... », sans indication du nom de la barge ni de son port d'attache.

(6) Très probablement; cf. *infra*, p. 51.

les raz » réclame déjà des tonnages supérieurs : les barques chargeant le vin pour les ports de la Bretagne Nord, la Normandie, l'Angleterre atteignent 25 à 30 tx, souvent même davantage.

Cette multitude de barques de médiocre tonnage forme la toile de fond solide sur laquelle se détachent les « navires » en nombre beaucoup plus réduit; nous retrouvons à Nantes, comme à La Rochelle (1), le petit voilier atlantique de 60 à 70 tx, transporteur universel à cette époque, réclamé par le commerce avec l'étranger, particulièrement pour l'exportation du blé vers le Portugal.

Géants parmi ces barques et même ces navires, voici les lourdes hourques flamandes qui chargent d'un seul coup 200 tx et plus de blé en direction du Portugal; mais si leur masse impressionne, leur importance dans le tonnage global reste faible : nous relevons seulement 6 navires de plus de 150 tx : 5 en 1555-1556; trois allemands de 170, 180 et 240 tx, un anversois de 180, un flamand de 300 et en 1556-1557, un zélandais de 400 tx.

Le port de Nantes apparaît donc comme dominé par les embarcations de tonnage médiocre et cela se comprend : marais salants et Bretagne Sud, principales directions du trafic, sont proches, et peuvent être aisément desservis par les légères barques bretonnes.

TABLEAU I

Types d'embarcations fréquentant le port

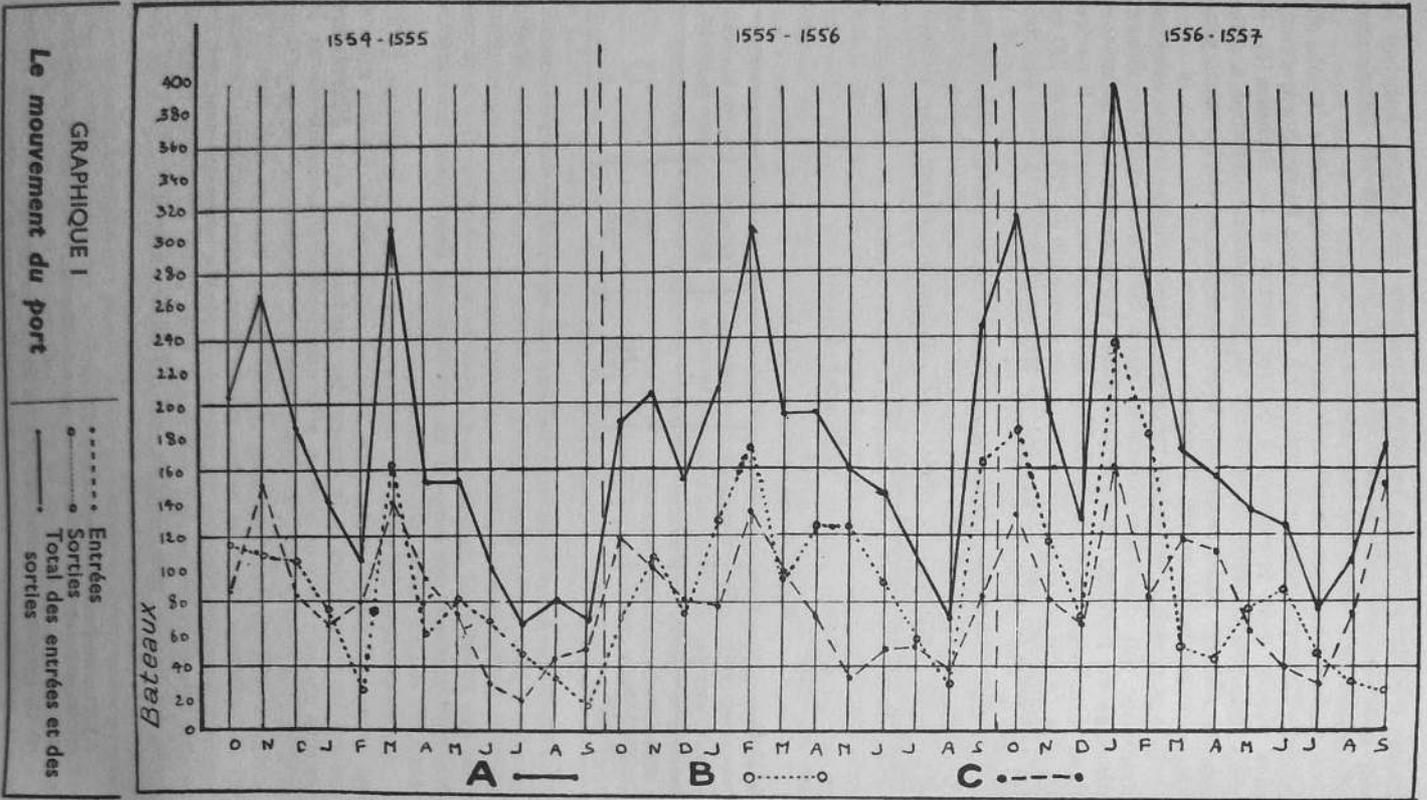
	Barges 6-7 tx	Barques 10-30 tx	Navires 60-70 tx	Gros navires plus de 150 tx
1554-1555.....	1 051	1 407	30	—
1555-1556.....	930	1 268	193	5
1556-1557.....	943	1 591	203	1

L'étude des noms de bateaux indique une majorité de noms de femmes, au moins pour les barques : *Marie, Catherine, Jeannette, Louise, Guillemette...*; les navires ont droit à des noms masculins ou à des noms pittoresques : *l'André, le Jacques, le Lévrier, le Vent Arrière*; il y a là une évolution curieuse par rapport au xv^e siècle où dominaient les noms de saints (2) et qu'il serait intéressant d'expliquer.

Le mouvement du port, tel qu'il apparaît dans le graphique I (3), est commandé par le rythme des saisons; contrairement à notre attente, malgré les intempéries et le risque des naufrages, les mois d'hiver sont les plus chargés : dès octobre en effet commencent à arriver la morue, la sardine et le hareng, jusqu'en mars; merlus et maquereaux, qui se pêchent toute l'année, se succèdent plus régulièrement. Mais ce sont surtout le sel à l'entrée, le vin à la sortie qui imposent leurs courbes : minimum pendant les mois d'été, où l'on attend la récolte, premier maximum en octobre-novembre et second maximum plus élevé en février-mars. Le trafic des barges, plus régulier, qui s'équilibre autour de 70 à 80 par

(1) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 73.(2) Yves FORGET, *Le mouvement du port de Blavet...*, *Mém. Soc. d'hist. de Bret.*, t. XXIV, 1944, p. 52.

(3) Ce graphique ne comprend pas les barges, au tonnage trop limité et dont le trafic, qui porte presque uniquement sur les sorties, fausserait le tableau.



mois, n'en accuse pas moins à certaines saisons un parallélisme assez frappant avec celui des barques et navires : c'est qu'il est commandé essentiellement par le vin.

Le tableau suivant, qui ne comprend pas les barges, au tonnage et au trafic trop limités, rend compte du mouvement d'ensemble du port.

TABLEAU II

Mouvement du trafic dans le port de Nantes (sans les barges)

	Entrées	Sorties	Total	Barques et navires ayant assuré le trafic
1554-1555.....	927	899	1 826	1 437
1555-1556.....	951	928	1 879	1 466
1556-1557.....	1 105	1 141	2 246	1 795

En 1566-1567 le nombre des barques et navires ayant assuré le trafic monte à 1 597 (pour 9 mois et demi seulement) : il doit atteindre, sinon dépasser, celui de 1556-1557, trafic maximum malgré la guerre qui a éclaté en janvier; celle-ci a donc interrompu un trafic en pleine croissance, mais qui a repris son niveau antérieur dix ans plus tard.

Au total donc, les entrées et les sorties s'équilibrent sensiblement, grâce à la concurrence que se livrent les deux grands trafics du vin et du sel : pour ces trois années en effet on compte respectivement 607, 596 et 777 escaffes; quant au vin il domine encore plus largement les sorties : en 1555-1556, 748 barques ou navires sur 928 sortant de Nantes ont chargé du vin; et, fait encore plus significatif, sur ces 748 barques ou navires, 464 sont venus sur lest, uniquement pour assurer la redistribution du vin, particulièrement, comme nous le verrons, dans les ports bretons. Ajoutons, pour préciser les choses, que, sur ce total de 748, 730 chargent uniquement du vin, et 18 seulement du vin et d'autres marchandises; quant aux barges, sur 861 dénombrées à la sortie pour la même année, 848 chargent uniquement du vin, et 3 des 13 autres en chargent en même temps que d'autres marchandises. Ainsi apparaît nettement la prépondérance absolue du vin sur le mouvement à la sortie, et même sur le mouvement général du port de Nantes.

*

**

Mais ce serait fausser l'image de ce trafic que d'ignorer le mouvement des bateaux de l'autre côté des ponts; nos renseignements ne portent guère, il est vrai, que sur le trafic du sel, du vin et du blé, mais ce sont là les produits essentiels.

La batellerie sur la Loire emploie deux principaux types d'embarcations : les « sentines » et les « chalands »; c'est par les sentines que descendent les vins et les blés; elles jaugent de 10 à 15 tx, davantage donc que les barges employées dans la Basse-Loire maritime; on trouve également des « fustereaux », « gabarres », « tirots » et « toues », de plus faible tonnage, mais les sentines forment la masse principale (en 1555-1556 par exemple : 931 sentines contre 34 embarcations d'autres types).

C'est par une véritable flotte de chalands que le sel remonte la Loire, moins nombreuse que celle des sentines, mais d'un tonnage plus fort,

près de 40 tx en moyenne; nous notons même une fois un chargement de 100 muids, chiffre exceptionnel.

TABLEAU III

Mouvement sur la Loire en amont

	Sentines	Chalands
1554-1555.....	667	389
1555-1556.....	965	353
1556-1557.....	963	402

batellerie fluviale depuis deux siècles [au milieu du xv^e siècle, ce sont les mêmes bateaux qui assurent le trafic du vin et du sel (1)], spécialisation nécessitée par le grand développement de ce trafic.

Le rythme saisonnier sur la Loire apparaît encore plus marqué que du côté de la mer, avec la même pointe en automne : arrivée des vins aussitôt après la récolte, montée du sel, et le même creux en été où l'on attend la prochaine récolte de vin et de sel. Comme pour le commerce maritime l'hiver n'interrompt pas le trafic; nous trouvons seulement deux fois la mention de sel perdu par les glaces, à Ingrande et à Saint-Florent-le-Vieil, un peu en amont de Nantes.

Au total donc une vie extraordinairement active de l'autre côté des ponts de Nantes, des tonnages atteignant presque ceux utilisés par le commerce maritime, une flotte aux effectifs gonflés par le transport du vin et du sel.

Nantes est le point de jonction de ces deux trafics, leur point d'aboutissement et de départ, et aussi de séparation; la ligne des ponts semble constituer en effet une limite infranchissable (nous ne trouvons que très rarement mention de sentines pour le commerce maritime pendant nos trois années).

Le port de Nantes connaît donc une grande animation; la moyenne journalière du port maritime s'établit à 4 arrivées de barques ou navires (sans compter les barges se succédant au rythme de 2 à 3 par jour); à 3 ou 4 par jour alternent les départs de chalands et les arrivées de sentines.

B. — LES ÉCHANGES COMMERCIAUX

Ils portent sur une grande variété de produits dont les principaux, si nous laissons de côté le sel et le vin que nous étudierons à part, sont les céréales, le poisson, les métaux et les textiles.

I. — LES CÉRÉALES

Un double courant se manifeste; par la mer Nantes reçoit des céréales, principalement froment, seigle et avoine.

(1) E. BOUCOURN, *La navigation commerciale sur la Basse-Loire au milieu du XIV^e siècle*, *Rev. hist.*, t. CLXXV, p. 482-496.

TABLEAU IV

Importation de céréales par la mer

	Froment	Seigle	Avoine
1554-1555.....	36 muids 1 set.	42 m. 2 s.	117 m.
1555-1556.....	11 —	150 —	59 —
1556-1557.....	73 —	234 —	21 —
1566-1567.....	566 — 8 —	877 — 2 —	160 — 1 s.

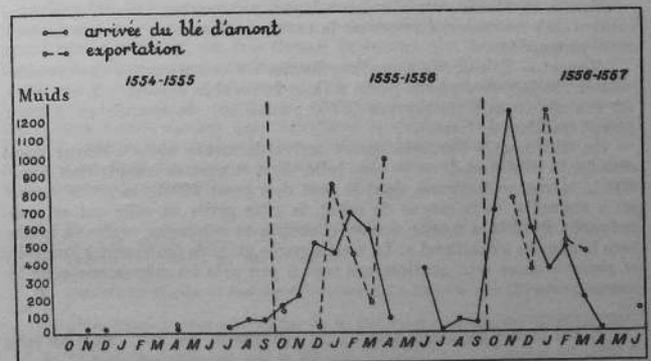
Arrivent également des pois, des fèves, de l'orge, du mil, du méteil, mais en très faibles quantités n'atteignant même pas une dizaine de muids au total par année, sauf en 1566-1567, où se manifeste une légère augmentation. Augmentation bien plus nette, nous le voyons, pour les céréales principales destinées certainement à la consommation de la ville (c'est le blé d'amont qui est exporté) : nous pouvons donc supposer une croissance rapide de la ville (nous en aurons plus loin d'autres exemples), correspondant au grand essor du commerce après la paix de 1559.

Froment, seigle et avoine viennent principalement de Bretagne et surtout de la Bretagne sud, la plus proche de Nantes : Blavet, Morbihan, Quiberon exportent ainsi les récoltes de leur arrière-pays.

Mais le commerce du blé d'amont atteint des chiffres bien plus élevés; il concerne surtout le froment; comme autres céréales, nous avons seulement 4 muids 1/2 de noix en 1554-1555, 33 m. d'orge, 20 m. 1/2 de seigle en 1555-1556, et en 1556-1557 7 m. d'avoine, 9 m. d'orge et 2 m. 1/2 de noix, peu de chose au total; c'est le froment en effet qui est appelé par l'exportation.

GRAPHIQUE II

Courbes comparées de l'arrivée du blé d'amont et de son exportation par mer



A la descente d'amont, on enregistre un maximum soit en octobre-novembre-décembre, aussitôt après la récolte, soit en février-mars, et un

minimum très net, celui des mois d'été où l'on attend la récolte. La courbe d'exportation se révèle résolument autre : c'est qu'elle est influencée, encore plus que par l'arrivée des blés d'amont, par les possibilités d'exportation : le départ subit un décalage par rapport à l'arrivée; et l'on voit le maximum de l'arrivée des blés d'amont enregistré deux mois plus tôt en novembre, mais avec celui du mouvement des navires (se reporter au graphique I), qui connaît cette brusque remontée pour décroître ensuite à cause de la guerre.

Le tableau V met en évidence deux faits : d'abord la dépendance de l'arrivée des blés d'amont par rapport à la demande extérieure (particulièrement du Portugal); ensuite l'irrégularité de ce trafic qui passe de 3 500 m. à un néant presque total, malgré l'essor général du commerce que nous verrons se manifester à cette époque pour d'autres produits (sel et vin); irrégularité qui s'explique sans doute par l'irrégularité de la demande, et par la réglementation qui enserrme le commerce du blé : tantôt la ville de Nantes ou le Roi accordent des licences d'exportation, tantôt ils interdisent la sortie du blé [ainsi en 1556 par des lettres patentes du Roi publiées à Nantes le 26 février (3)]; cependant nous ne savons à quelles causes exactes attribuer cette décadence.

II. — LE POISSON

Nantes se révèle comme un grand port poissonnier; importé par mer, celui-ci doit en majorité remonter la Loire, mais nous ne pouvons évaluer cette proportion.

Morue. — Elle arrive sous deux formes : « morue verte » (morue simplement salée), et « morue parée » (à la fois séchée et salée); la première est évaluée en milliers nombre (1 240 au millier), la seconde en milliers pesant (milliers de livres).

On distingue à l'arrivée quatre sortes de morue verte : morue marchande, la plus grande et la plus belle, dont le cent en compte doit peser 900 l., la morue moyenne, dont le cent doit peser 600 l., la petite morue ou « raguet », et la morue de rebut, la plus petite ou celle qui est mal préparée. Parfois la morue, épaisse et coupée en morceaux, arrive en barils sous le nom de « cabillaud ». La morue parée est triée également à l'arrivée et répartie entre sept qualités, qui sont à peu près les mêmes que pour la morue verte (4).

(1) Les chiffres des années 1564 à 1572 sont extraits des *Arch. dép. Loire-Inf.*, B 2974, 1^{er} cahier.

(2) Décompte : 2 289, + 14 navires dont la cargaison n'est pas indiquée (moyenne : 50 m.) soit 700 m.

(3) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 87.

(4) Pour tout ceci, cf. S. DES BRUSLONS, *op. cit.*, article Morue.

TABLEAU V

Le trafic du blé d'amont (1)

	Froment venu d'amont	Froment exporté
1554-1555.	168 m. 7 s.	58 m. 4 s.
1555-1556.	3 153 — 2	2 989 — (2)
1556-1557.	3 502 — 10	3 870 — 9 s.
1564-1565.	678 —	—
1565-1566.	—	—
1566-1567.	11 — 6	—
1567-1568.	—	—
1568-1569.	68 —	—
1569-1570.	—	—
1570-1571.	—	—
1571-1572.	—	—

Cette morue vient évidemment de Terre-Neuve, mais il ne faut pas croire qu'elle vienne à Nantes directement de son lieu de pêche; pendant les trois premières années elle arrive en petites cargaisons sur des barques [en moyenne 1 à 2 milliers de morue verte, 2 à 3 milliers de morue parée par barque; or un vaisseau de 100 à 120 tx, tonnage normal pour Terre-Neuve, amène 20 à 25 milliers de morue verte (1); ces barques transportent en même

temps morue parée et verte : or à Terre-Neuve chacune d'elles donne lieu à un trafic séparé : la préparation de la morue parée, qui se fait sur les grèves de Terre-Neuve pendant les mois d'été, exige plus de temps (elle prend toute la campagne, tandis qu'un vaisseau partant pour la morue verte peut faire deux campagnes en une année), et un équipage plus important (2). D'autre part, les premiers arrivages de morue ne commencent à Nantes que vers la mi-septembre au plus tôt et ne prennent d'ampleur qu'à partir d'octobre; à La Rochelle, les navires partis au poisson vert reviennent à partir de juin (3). Tout montre donc que la morue vient d'un ou de plusieurs ports qui armeraient pour Terre-Neuve.

Quels peuvent être ces ports ? Les Bretons ont été les initiateurs des Rochelais dans la pêche à Terre-Neuve (4), et certains de leurs ports, notamment ceux de la côte Nord, Portrieux, Binic, Saint-Malo, arment directement pour Terre-Neuve (5); et effectivement quelques-unes des barques, relevées de 1554 à 1557, sont de Morbihan, Pénerf, Canéale, Saint-Malo; mais quelques-unes aussi viennent de ports normands : Granville, Ingreville, d'autres encore de la côte rochelaise et saintongeaise : notamment Olonne [et peut-être Cherante (Charente ?), dont un navire amène 32 milliers de morue verte et 6 milliers de morue parée]. Cependant un port domine de loin ce trafic, c'est Le Croisic, dont les barques assurent plus des 9/10 du transport de la morue à Nantes; la régularité et l'abondance de ces arrivées laissent supposer qu'elles s'approvisionnent à un seul grand centre morutier, pas très éloigné de Nantes [on retrouve les mêmes barques à quinze jours ou trois semaines d'intervalle (6)].

Or il n'existe dans le voisinage qu'un seul port remplissant ces conditions, c'est La Rochelle, qui depuis 1533 arme régulièrement des navires pour Terre-Neuve, navires qui atteindront le chiffre d'une centaine après 1559 (7); supposition vraisemblable, car le chiffre probable du trafic de la morue à La Rochelle dépasse largement ceux atteints à Nantes pour nos trois premières années (8).

(1) *Id.*, *ibid.*, Etat général du commerce..., t. I, p. 115.

(2) *Id.*, *ibid.*, article Morue.

(3) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 122.

(4) *Id.*, *ibid.*, p. 96.

(5) DELAFOSSÉ, *Marins et marchands bretons à La Rochelle aux XV^e et XVI^e siècles*, p. 6.

(6) Ainsi Jehan Bordobonet, maître de la *Guillemette* du Croisic, le 16 octobre, le 16 novembre, le 10 janvier, le 27 février, le 18 mars, le 9 avril.

(7) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 96.

(8) On peut avancer l'évaluation suivante : même si la moitié seulement de ces cent navires se consacrait à la morue verte, à 20 milliers par navire le total atteindrait 1000 milliers; or pour les trois premières années, le trafic de Nantes varie autour de 100 milliers de morue verte.

TABLEAU VI

Arrivées de morue verte et parée

	Morue verte		Morue parée	
	milliers	cents	milliers	cents
1554-1555.	82	5	361	—
1555-1556.	81	2	294	—
1556-1557.	116	5	650	—
1566-1567.	343	8	831	8

Mais en 1566-1567, la situation change : le nombre des navires débarquant directement leur pêche à Nantes, révélés par leur arrivée plus précoce, dès août, et leurs plus fortes cargaisons, augmente, et parmi eux on relève des navires de La Rochelle et d'Olonne, ports concurrents de Nantes; surtout les quantités de morue déchargées à Nantes triplent presque en l'espace de dix ans. En même temps que Nantes conquiert son autonomie comme port morutier par rapport à La Rochelle, elle voit augmenter considérablement le commerce de la morue : essor qu'on doit situer dans le développement général du commerce après 1559, mais qui annonce aussi l'avènement de Nantes comme grand port morutier aux xvii^e et xviii^e siècles.

Tout comme plus tard, Nantes n'est pour la morue qu'un port de transit; et celle-ci remonte la Loire, empilée dans les sentines qui viennent de décharger leur vin (1); mais dans quelle proportion exactement? Nous ne pouvons le savoir.

À l'arrivée à Nantes, le prix de la morue subit une variation saisonnière normale : plus cher au début de la campagne qu'au milieu ou à la fin, en moyenne le millier de morue verte vaut 100 livres et celui de morue parée 35 livres.

Hareng. — Il arrive à Nantes des harengs salés, parmi lesquels les meilleurs sont dits harengs « blancs », ou harengs « de marque » [quand ils viennent de Hollande, où l'on appose une marque sur les barils quand ceux-ci et les poissons qu'ils contiennent sont de grandeur convenable (2)] et des harengs fumés [« sors » ou « soret » (3)]. Son trafic se révèle plus dispersé que celui de la morue.

TABLEAU VII

Origine des importations de hareng

	Iles Britanniques	Normandie	Flandre	?	Total
1554-1555...	60 l. 10 b.	—	—	106 l. 11 b.	167 l. 9 b.
1555-1556...	54 — 1 —	48 l. 8 b.	37 l. 9 b.	25 — 8 —	166 — 1 —
1556-1557...	16 — 7 —	45 — 1 —	37 — 9 —	—	99 — 5 —
1566-1567...	9 — 11 —	55 — 2 —	19 —	138 — 10 —	223 — 3 —

Si nous adoptons l'évaluation 1 lest = 1 800 kg, proposée par M. Mollat (4), nous obtenons une moyenne de 300 à 400 tonnes de hareng importées annuellement par Nantes. Celle-ci est donc approvisionnée régulièrement par les trois grands centres de pêche harenguière de l'époque : Iles Britanniques, où la pêche se fait sur les côtes du Cornwall, dans la Manche, dans la Mer du Nord, à Schonen, depuis qu'au xiv^e siècle s'est produite la grande migration des harengs vers les côtes des Pays-Bas et de l'Angleterre (5); ports normands ensuite : Rouen, Fécamp et surtout Dieppe, qui garde probablement la même importance qu'au

(1) MANTILLER, *op. cit.*, p. 143.(2) S. DES BRUSLONS, *op. cit.*, article Hareng, col. 1591.(3) *Id.*, *ibid.*, col. 1593.(4) M. MOLLAT, *Comptabilité du port de Dieppe au XV^e siècle*, p. 32.(5) BOISSONNADÉ, *Mouvement commercial France-Iles Brit., XVI^e siècle*, Rev. Hist., t. CXXXIV, p. 200.

xv^e siècle (1); ports flamands enfin, notamment Anvers. L'importation de hareng est également en augmentation sensible en 1566-1567.

Sardine. — Elle arrive d'août à mars, avec un maximum de janvier à mars, en barils de sardines « blanches », c'est-à-dire salées et pressées (pour en exprimer l'huile qui en empêcherait la conservation), ou sardines « sorettes » (séchées) (2).

TABLEAU VIII

Origine des importations de sardine

	Angleterre	Bretagne	Total
1554-1555.....	32 milliers	1 133 milliers	1 165 milliers
1555-1556.....	474 —	1 597 —	2 071 —
1556-1557.....	5 —	189 —	194 —
1566-1567.....	858 —	2 779 —	3 637 —

Une partie vient d'Angleterre, mais la plus grande partie est pêchée sur la côte Sud de la Bretagne, à Belle-Ile, Blavet et Quiberon, et surtout à Concarneau, Pouldavid et Douarnenez, grands lieux de pêche au xv^e siècle comme aujourd'hui. La pêche s'y fait surtout d'octobre à décembre dans de petites barques de 2 à 3 tx dont chacune porte 5 hommes (3). Là encore le trafic de la sardine est en nette augmentation en 1566-1567.

Morue, hareng et sardine constituent l'essentiel du trafic poissonnier de Nantes.

TABLEAU IX

Valeur du commerce de la morue, du hareng et de la sardine (4).

	Morue	Hareng	Sardine
1554-1555.....	19 080 livres	11 700 livres	1 165 livres
1555-1556.....	16 940 —	11 680 —	2 070 —
1556-1557.....	22 150 —	6 720 —	194 —
1566-1567.....	63 460 —	15 610 —	3 637 —

Merlus et maquereaux.

Les merlus, pêchés à Audierne, Penmarc'h, Concarneau, Loctudy, dans la région du cap Sizun, puis séchés à l'air libre sur les falaises bordant la mer (5); arrivent toute l'année, mais surtout de la mi-avril à juillet (6); les maquereaux, pêchés d'avril à juillet, sur la côte nord de la

TABLEAU X

Arrivées de merlus et maquereaux

	Merlus	Maquereaux
1554-1555.....	18 milliers 5 cents	27 milliers 6 cents
1555-1556.....	22 — 4 —	22 — 3 —
1556-1557.....	11 — 8 —	19 —
1566-1567.....	1 — 9 —	39 — 4 —

(1) MOLLAT, *op. cit.*(2) S. DES BRUSLONS, *op. cit.*, article Sardine, col. 40.(3) *Id.*, *ibid.*, col. 41.

(4) Nous avons retenu les valeurs moyennes suivantes : 100 livres par millier de morue verte, 35 pour la morue parée, 70 pour le hareng, 1 livre pour la sardine (d'après le quarantième).

(5) D. BERNARD, *Les pêcheries et les sècherics du Cap-Sizun au XVI^e siècle*, Bull. Soc. Arch. Finistère, 1951, p. 49.

(6) Grande Encyclopédie, article Merlus.

Bretagne, à Roscoff, au XVIII^e siècle (1) mais à notre époque, plutôt sur la côte sud, autour de Pénérh, Blavet et surtout Loctudy, Penmarc'h et Carnearneau, arrivent à Nantes « paqués » en barils comme le hareng, et en général sur les mêmes navires que les merlus.

Autres poissons. — Ils tiennent une place beaucoup plus modeste. Saumons d'Écosse ou d'Irlande, « paqués » comme le hareng (pour nos quatre années, respectivement 38, 57, 1 et 3 busses), raies de Quiberon et d'Erquy, congres et juliennes de Loctudy, pocheteaux, merlans, roussettes, daurades, « gouilles », anchois, seiche, molleaux, « loulds », « gournaux », « papillons » d'Angleterre; la majorité de ces poissons viennent en petites quantités des ports bretons, surtout des ports de Cornouaille et de Léon, Penmarc'h, Loctudy, Bénédet...

La pêche à la baleine apparaît à Nantes sous forme d'importation de chair, d'huile, et de « barbes » de baleine, en quantités encore faibles, mais qui se développent : en 1555-1556, 4 busses, l'année suivante 68 bussets de chair et 100 d'huile, en 1566-1567, 215 bussets et 10 bottes de chair et 450 barbes. Une partie en est amenée par des navires normands (Honfleur, Hableneuf, Vatreville ?), qui pratiquent sans doute cette pêche au Spitzberg, mais la majeure partie arrive sur des barques des ports français du Sud : Jard, Brouage, surtout Oléron et Olonne; ont-elles chargé ces cargaisons dans leurs ports d'attache, à La Rochelle, où l'on note des expéditions de graisses et d'huile de baleine vers l'Espagne et l'intérieur de la France (2), ou encore dans les ports basques dont les marins ont la spécialité de la pêche à la baleine (3) ? On ne peut le préciser.

L'huile de poisson, en particulier des sardines [40 barils de sardines en fournissent un d'huile (4)], mêlée au suif et au goudron pour enduire les cordages et calfat les bateaux (5), arrive en petites quantités : pour nos quatre années : 4 p. 1/2, 90 p., 14 p. 1/2, 27 p. 1/2.

III. — LES MÉTAUX

Depuis le XV^e siècle les métaux jouent un grand rôle dans le trafic de Nantes (6), et comme auparavant, deux nations tiennent la première place : l'Angleterre et surtout l'Espagne.

Fer et acier

TABLEAU XI

Origine des importations de fer

	Angleterre	Espagne	?	Total
1554-1555.....	—	—	64 029	64 000 livres
1555-1556.....	19 578	97 780	11 250	128 600 —
1556-1557.....	—	209 475	35 500	244 900 —
1566-1567.....	—	248 500	11 800	260 300 —

(1) J. DES BRUSLONS, *op. cit.*, article Maquereau, col. 261-262.

(2) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 124.

(3) *Id.*, *ibid.*

(4) *Grande Encyclopédie*, article Sardine, col. 254.

(5) M. MOLLAT, *Comptabilité de Dieppe...*, p. 134, « Goutreau ».

(6) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 75-76.

TABLEAU XII

Origine des importations d'acier

	Angleterre	Espagne	?	Total
1554-1555.....	23 000	—	8 500	31 500 livres
1555-1556.....	112 000	435 449	2 649	550 100 —
1556-1557.....	—	413 340	8 500	421 800 —
1566-1567.....	—	303 300	1 800	305 100 —

Comme on le voit, l'Espagne domine nettement l'Angleterre dans ce trafic; nous relevons seulement une indication d'« assier charron » venant d'Allemagne, sans indication de quantité; les quantités de fer et d'acier dont nous ne pouvons indiquer l'origine sont amenées par des barques de Bretagne ou des ports français du Sud: Saint-Gilles, Olonne...; mais nous ne pouvons savoir si elles les ont chargées dans leurs ports respectifs [les mines de fer abondaient un peu partout en France à cette époque (1)], ou à l'étranger.

C'est donc l'Espagne qui domine de loin. Fer et acier en viennent à demi-ouvrés, en « bouts » pour le fer, en barres pour l'acier, de différentes qualités : fer « gros », « verdillon », « platin », « carré » ou « en carreau », acier « rigodon », ou « fleur d'acier ». Ils sont dits de « Billebauld », c'est-à-dire de Bilbao (sans doute des mines de Somorrotro dans le voisinage), de Mondragon (ville de la province basque du Guipuzcoa qui possède des mines de fer vernissé ou gelé dont on se servait jadis pour fabriquer les lames de Tolède), de Quessonnet (?), ou de Belmazeda (?).

Nantes reçoit-elle également fer et acier de la vallée de la Loire, comme au XV^e siècle (2) ? Oui, si l'on en croit le tarif d'un nouveau droit que la ville veut imposer sur les marchandises en 1571 (3); mais les tarifs des pancartes ne sont qu'un moyen approximatif de connaître la nature des trafics. En tous cas ces mines de la vallée de la Loire ne devaient pas soutenir la concurrence espagnole, et on ne devait y faire appel que si fer et acier d'Espagne venaient à manquer. En fait, ces grandes quantités ne pouvant être travaillées sur place à Nantes par la corporation des « casseurs d'acier » (4), elles étaient réexportées, au moins en partie, vers l'amont (5).

Le commerce de ces métaux avec l'Espagne semble avoir subi une évolution curieuse; leur importation commence en février 1556 (nous ignorons si elle a eu lieu en 1554-1555) et les relations avec l'Espagne sont stoppées par la guerre le 6 février 1557; les chiffres répartis entre les deux années de 1555 à 1557 embrassent donc plus exactement une période d'un an; mais même pendant les quatre mois de 1556-1557, l'importation de fer a

(1) *Id.*, *ibid.*, p. 75.

(2) *Id.*, *ibid.*

(3) *Arch. mun. Nantes*, C 386, n° 8, f° 2 r° et v° : « ...sur chacun millier de fer d'amont venant par eau ou par terre... sur chacun ballot de carreau d'acier venant d'amont... ».

(4) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 75. TRAVERS, *op. cit.*, p. 350, signale les forges de la Poitevine, qui appartenait alors à M^{re} de Rieux.

(5) Cf. la supplique au Roi des marchands nantais contre le comte de Sansay en 1557, citée dans BOUGOUIN, *Nantes port du sel au XVI^e siècle*, p. 144 : « les fers et laines espagnols ne remonteront plus la Loire... ».

doublé par rapport aux sept mois de l'année précédente, et l'importation d'acier a atteint le même niveau; dix ans plus tard, le trafic de fer et d'acier se maintient à peu près à ce niveau (encore nos chiffres sont-ils incomplets); la progression est donc sensible; à quelle cause faut-il l'attribuer? Au développement général du commerce franco-espagnol sans doute; mais cette brusque augmentation de l'importation de fer et d'acier reste tout de même curieuse.

En quelles mains se trouve ce trafic? Nos registres indiquant assez souvent à quel marchand est destinée la cargaison, nous nous apercevons que les marchands nantais l'emportent assez nettement sur les marchands espagnols: 27 noms (dont les plus importants sont Jehan Jarnigan, la veuve de Jullien Jarnigan, la veuve d'Etienne Perrin, et Michel Poullain) contre 6 Espagnols (parmi lesquels André Ruys, Antoine de Mirande, Gratien d'Arragon, Pierre de Villereal).

Autres métaux. — Ils donnent lieu à un trafic beaucoup moins important.

TABLEAU XIII

Les importations de plomb et d'étain

	Plomb			Etain		
	Angleter.	?	Total	Angleter.	?	Total
1554-1555.....	—	3 223 l.	3 200 l.	—	—	—
1555-1556.....	22 083 l.	31 200	53 200	10 965 l.	7 100 l.	18 000 l.
1556-1557.....	15 590	9 700	25 200	4 750	2 526	7 200
1566-1567.....	784	17 488	18 200	6 152	—	6 100

La majeure partie du plomb et de l'étain vient d'Angleterre, l'étain du Cornwall, du Hampshire dans l'île de Wight, et du Devonshire, le plomb des comtés de Derby, Richmond et Denbigh (1); peut-être est-ce même la totalité, mais nous ne pouvons l'affirmer, car il existait à l'époque des mines de plomb et d'étain en Bretagne, auxquelles les ports normands par exemple faisaient appel quand le plomb et l'étain anglais venaient à manquer (2); d'autre part, en 1566-1567 en particulier, une grande quantité de plomb (10 000 livres sur un total de 18 000) est amenée sur des barques ou navires d'Olonne, Oléron, Saint-Gilles, La Rochelle; or, ces ports font venir eux aussi leur plomb d'Angleterre (3); il y aurait donc une réexportation vers Nantes que l'on ne peut malgré tout s'expliquer d'une manière satisfaisante.

Très probablement le plomb et l'étain étaient-ils travaillés à Nantes même pour fournir pots et vaisselle.

De Flandre viennent encore des chaudrons (11 mannes et 10 busses en 1555-1556), des poêles d'acier (pour 2 800 livres pesant en 1555-1556), ou d'airain (pour 300 livres en 1554-1555), des clous de Flandre, de la région de La Rochelle ou de Bretagne: certains sont dits clous de Thillac (?) (7 300 livres en 1554-1555, puis 3 barils, et enfin 9 000 livres en 1556-1557),

(1) BOISSONNADE, *op. cit.*, t. CXXXIV, p. 208.(2) E. LE PARQUIER, *Le commerce maritime de Rouen dans la seconde moitié du XVI^e siècle*, p. 16.(3) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 138.

des enclumes, des maillets de fer, de la vaisselle. Mais tout cela est peu de chose en regard du trafic auquel donnent lieu les quatre grands métaux.

IV. — LES TEXTILES

Les textiles tiennent une bonne part dans le commerce à Nantes, à la fois à l'importation et à l'exportation.

Ce que Nantes importe, ce sont d'abord des matières premières: lin, chanvre et laine.

TABLEAU XIV

Arrivées de lin, chanvre et laine

	Lin	Chanvre	Laine	
			Angleterre ou Flandre	Espagne
1554-1555...	—	11 pipes 40 l.	12 balles	392 balles
1555-1556...	42 livres	3 054	8 —	2 241 —
1556-1557...	2 100 —	1 918 —	4 —	680 —
1558-1559...	—	—	—	861 — (1)
1559-1560...	—	—	—	173 —
1566-1567...	—	20 pipes 5 360 —	—	180 —

Lin et chanvre arrivent en petites quantités d'Angleterre ou de Flandre, et sont probablement tissés sur place. La laine (celle d'Espagne), la laine fine des mérinos de Castille, donne lieu à des échanges beaucoup plus importants; au xv^e siècle, paraît-il, Nantes en redistribuait déjà annuellement 5 à 6 000 balles (2); ce trafic a donc baissé puisqu'il n'atteint que 2 241 balles en 1555-1556, année normale (pour les autres années, les chiffres cités sont des minima à tous points de vue); mais ce sont de grosses quantités tout de même, destinées, probablement en grande partie, à alimenter les métiers à tisser de l'arrière-pays (3).

Le trafic des draps n'atteint pas celui des toiles: en 1554, il porterait sur environ 225 balles par an (4); c'est d'Angleterre surtout que ces draps viennent, sous différents noms: futaines, « rouleaux », « redins », « carisses » (les fameux « carisés » d'Angleterre), « frises » de Bristol (5), évalués par pièces, par paquets, ou mesurés en aunes.

Nantes constitue pour le commerce des toiles un des principaux débouchés: elles viennent de partout: de Rouen par la voie d'Orléans, d'Anjou, du Poitou (6), et surtout de Bretagne. On sait l'extraordinaire développement, à cette époque et jusqu'au xviii^e siècle, de cette industrie en Bretagne: favorisée par la culture du chanvre et du lin un peu partout dans cette province (7), par la condition misérable des paysans qui les a ame-

(1) Chiffres de 1558-1559 et 1559-1560 dans *Arch. mun. Nantes*, CC 409.(2) M. MOLLAT, *Quelques aspects du commerce maritime breton à la fin du Moyen-Age*, *Mém. Soc. Hist. et Arch. de Bret.*, t. XXVIII, 1948, p. 15.(3) Cf. *supra*, p. 27, note (5).(4) E. LE BEUF, *Du commerce de Nantes*, p. 38.(5) BOISSONNADE, *op. cit.*, t. CXXXIV, p. 210.(6) *Arch. mun. Nantes*, HH 189.(7) A. GIRARD, *Le Commerce français à Séville et à Cadix...*, p. 343.

nés à pratiquer cette industrie pour obtenir un surcroît de ressources, elle se retrouve dans presque tous les villages; l'exportation s'en fait par Saint-Malo, Morlaix et Nantes principalement (1); Nantes reçoit ses envois de la côte Nord: nous trouvons indiquées des toiles de Saint-Brieuc et de Lamballe (2), [au sud de Saint-Brieuc se trouve localisé le centre le plus important de cette industrie, autour de Quintin, Uzel, Loudéac, où l'on fabrique des toiles fines dites « bretagnes » (3)], des toiles également de Dinan, toiles pour emballage et pour l'habillement des paysans (4): à cette époque Saint-Malo n'a pas encore acquis l'importance qu'il aura aux XVII^e et XVIII^e siècles et Nantes vient lui faire concurrence jusque dans son arrière-pays. Cependant, la région de Nantes constitue principalement le débouché paraît bien être celle des environs de Rennes: à Noyal, on fabrique des « noyales », grandes toiles de navires (5); Vitré est spécialisé dans les toiles pour petites voiles et pour emballage, toiles de « canevas » (6); « canevas » encore à Fougères, en même temps que toiles pour l'habillement des paysans (7); à Laval on fabrique les toiles les plus chères et les plus fines, pour l'habillement; enfin le pays nantais, Clisson notamment qui fabrique des toiles écruées, et Nantes même (8) (avec le lin et le chanvre importés par mer), contribue également à alimenter ce trafic.

Tous ces envois, il faut le préciser, se font vers Nantes par terre; par mer ne viennent de Bretagne que de faibles quantités (pour nos quatre années respectivement 2 pièces, 381 « roles » (9) et 6 aunes, puis 106 pièces, puis 880 pièces et 72 aunes, et enfin 1 pièce et 382 aunes).

Nantes concentre toutes ces toiles pour les expédier vers l'Angleterre, mais surtout vers l'Espagne et le Portugal; nous ne pouvons saisir l'importance respective de ces différentes sortes de toiles à l'exportation, celles-ci étant englobées dans le terme général de « fardeaux », désignant des ballots de 150 livres pesant, fardeaux qui comprennent aussi bien des envois de papier, livre, mercerie...; c'est seulement pour les deux années suivantes que nous trouverons une distinction entre les toiles (9).

TABLEAU XV

Différentes espèces de toiles envoyées vers les pays ibériques

	Toiles	Coutils	Bograins	Toiles blanches	Toiles crues	Total
1558-1559.....	—	81 fx	56 fx	1 022 fx	1 892 fx	3 001 fx
1559-1560.....	8 fx	106 —	—	171 —	5 612 —	5 897 —

Les « coutils » sont des toiles très fortes, en fil de chanvre, destinées à faire des lits, des traversins, des oreillers (10); on peut identifier les

- (1) A. GIRARD, *op. cit.*, p. 347-348.
- (2) LE LANNOU, *Géographie de la Bretagne*, t. II, p. 77-78.
- (3) Arch. mun. Nantes, HH 190.
- (4) A. GIRARD, *op. cit.*, p. 346-347.
- (5) *Id.*, *ibid.*, p. 344.
- (6) *Id.*, *ibid.*
- (7) *Id.*, *ibid.*, p. 345.
- (8) Arch. mun. Nantes, HH 190.
- (9) Arch. mun. Nantes, CC 409.
- (10) S. DES BRULONS, *op. cit.*, article Coutil.

« bograins » ou « bougrans », toiles fortes importées à la même époque par la Rochelle d'Allemagne et des Provinces Unies (1).

Ce sont donc les toiles « crues », c'est-à-dire probablement écrues, non encore blanchies, s'opposant aux toiles blanches, plus fines, qui constituent l'essentiel de cette exportation.

Colorants. — Le commerce des colorants se rattache à celui des textiles.

L'alun, utilisé universellement comme « mordant » pour la teinture, vient d'Espagne, et très probablement, par l'intermédiaire de celle-ci, de Civita-Vecchia en Italie (2); son rôle est encore bien mince à Nantes, par rapport à ce qu'il est à La Rochelle (3). On note également dans ce domaine une importation de 7 balles de graine d'écarlate, en provenance d'Espagne en 1555-1556, une autre de 2 balles de garance apportées par un navire anglais en 1555-1556, et l'arrivée de « brésil », bois rouge du Brésil, (160 « bouts » et 1 000 livres en 1556-1557, 100 livres en 1566-1567), sur trois navires: un de Dieppe, un de Blavet et un de La Rochelle, mais qui vient des Indes Occidentales par les pays ibériques (4); notons la réexportation vers l'Angleterre de 2 000 livres de brésil en 1554-1555, qui marque le rôle de transit de Nantes, et un envoi de 14 pipes d'ocre en Flandre en 1555-1556.

Mais ces produits exotiques ont bien peu de place à Nantes en regard d'un produit nouveau: le pastel; il est cultivé dans le Toulousain, où ses feuilles sont broyées dans les moulins pastelliers et réduites en tourteaux, entreposés à Toulouse puis expédiés à Bordeaux ou dans les petits ports de la Gironde (5). Le bond considérable enregistré par l'importation du pastel en 1566-1567 laisse supposer un développement correspondant de l'industrie des colorants et donc de l'industrie textile à Nantes (à moins que lui aussi ne soit réexporté vers l'amont ?).

Mais ces produits exotiques ont bien peu de place à Nantes en regard d'un produit nouveau: le pastel; il est cultivé dans le Toulousain, où ses feuilles sont broyées dans les moulins pastelliers et réduites en tourteaux, entreposés à Toulouse puis expédiés à Bordeaux ou dans les petits ports de la Gironde (5). Le bond considérable enregistré par l'importation du pastel en 1566-1567 laisse supposer un développement correspondant de l'industrie des colorants et donc de l'industrie textile à Nantes (à moins que lui aussi ne soit réexporté vers l'amont ?).

V. — PRODUITS DIVERS

Papier, livres et cartes. — Ils constituent une part importante dans l'exportation des « fardeaux » vers l'Espagne; mais il est assez difficile de se faire une idée exacte de leur importance à cause de ce terme général de « fardeaux » qui englobe également mercerie et toiles; voici cependant leur répartition en 1558-1559 et 1559-1560 (6).

- (1) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 131.
- (2) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 91.
- (3) *Id.*, *ibid.*, p. 91-92 et 133.
- (4) *Id.*, *ibid.*, p. 133.
- (5) BOISSONNADE, *op. cit.*, t. CXXXV, p. 3.
- (6) Arch. mun. Nantes, CC 409.

TABLEAU XVI

Importations d'alun et de pastel

	Alun	Pastel
1554-1955	—	—
1555-1556.	6 barils	645 balles
1556-1557.	—	1 008 —
1566-1567.	2 000 livres	6 225 —

TABLEAU XVII

Répartition du papier, des livres et des cartes dans l'exportation vers les pays ibériques

	Papier	Papier et cartes	Papier et mercer.	Papier mercer. et cartes	Papier et librairie	Cartes	Mercer.	Total
1558-1559...	927 fx	231 fx	—	—	461 fx	—	80 fx	1 238 fx
1559-1560...	410 —	—	2 713 fx	267 fx	—	338 fx	375 —	4 123 —

En effet, depuis la fin du xv^e siècle, il n'y a plus guère d'imprimeries en Espagne à cause de la cherté du papier; les libraires espagnols préfèrent faire venir leurs livres tout imprimés, d'autant que, grâce aux privilèges des étrangers, les livres ne paient aucun droit d'entrée et les libraires n'ont pas besoin de donner un exemplaire à chaque membre du Conseil comme pour les livres imprimés en Espagne. Les deux grands centres de production de livres sont Lyon et Paris; on y imprime des ouvrages de scolastique, de jurisprudence, de médecine, spécialement pour le marché espagnol (1); ils descendent ensuite la Loire jusqu'à Nantes. Le papier ou « tiarte » vient de Thiers (2), par l'Allier, puis la Loire. Les cartes à jouer sont fabriquées à Nantes même (3).

Nantes envoie également de l'encre à imprimer (2 barils en moyenne par année) en Espagne.

Cuir et peaux. — D'Irlande et d'Angleterre, et surtout de Bretagne, arrivent les peaux et les cuirs, soit « verts » (qui n'ont reçu aucune préparation), soit « salés », ou « secs à poil », ou « tannés » (dont on a fait tomber le poil).

TABLEAU XVIII

Arrivées des cuirs et peaux

	Cuir	Peaux de mouton	Peaux de veau et autres	Total des cuirs et peaux
1554-1555...	3 375	778	1 900	6 milliers
1555-1556...	1 402	660	240	2 — 3 cents
1556-1557...	365	1 100	828	2 — 3 —
1566-1567...	2 067	1 006	72	3 — 1 —

Les peaux de mouton viennent un peu d'Angleterre, surtout de Bretagne, particulièrement de Belle-Ile, où l'élevage des montons paraît avoir été très important à cette époque. Les peaux de veau sont fournies exclusivement par l'Angleterre. En 1566-1567 arrivent sur un navire de Morbihan 102 cuirs de « Barbarye », c'est-à-dire du Maroc, et l'on note la réexportation en Normandie, sur un navire de Villebœuf, de 534 cuirs de Barbarye (dont nous n'avons pas trouvé trace à l'entrée); on saisit

(1) A. GIEARD, *op. cit.*, p. 383-384.

(2) P. JEULIN, *Aperçus sur la Contractation de Nantes*, p. 25.

(3) *Id.*, *L'évolution...*, p. 267.

là le rôle de transit de Nantes dont le commerce, on le voit également, tend à élargir ses horizons.

Ces quantités assez importantes doivent alimenter à Nantes des industries artisanales, mais ne doivent pas donner lieu à une réexportation; en tous cas, nous n'en trouvons pas trace dans les registres.

Produits agricoles

C'est de Bretagne qu'arrivent ces produits, destinés sans doute directement à la consommation de la ville; leur augmentation sensible en 1566-1567 s'explique probablement par un accroissement de la population, dont nous avons déjà relevé d'autres exemples. De même viennent de Bretagne les oignons, la moutarde, le miel, mais en petites quantités (c'est le comté nantais qui doit approvisionner directement la ville par terre). Signalons également quelques entrées de cire d'Irlande ou de Flandre, et de chandelle d'Angleterre ou de Flandre.

Fruits. — Nantes exporte les pruneaux séchés de la vallée de la Loire vers l'Angleterre et la Flandre principalement.

TABLEAU XIX

Importations de suif, lard et beurre

	Suif	Lard	Beurre
1554-1555...	100 l.	1 488 l.	4 330 l.
1555-1556...	—	1 008	3 003
1556-1557...	500	2 112	5 423
1566-1567...	1 932	18 440	11 203

TABLEAU XX

Directions des exportations de pruneaux

	Angleterre	Flandre	Bretagne	Total
1554-1555.....	291 tx	—	28 tx	319 tx
1555-1556.....	119 —	305 tx	11 —	535 —
1556-1557.....	586 —	168 —	6 —	760 —
1566-1567.....	30 —	24 —	7 —	61 —

C'est donc plus de 500 tx en moyenne que Nantes exporte annuellement (nous ne pouvons tenir compte du chiffre de 1566-1567).

A l'inverse, Nantes importe des figues et surtout des citrons (appelés « limons ») et oranges du Portugal et d'Andalousie (les oranges étant trois à quatre fois plus nombreuses que les citrons).

TABLEAU XXI

Arrivées de figues, citrons et oranges

	Figues	Citrons et oranges
1554-1555.....	3 pipes 1/2 — 8 « cabas »	595 milliers
1555-1556.....	11 pipes — 78 « pièces »	5 485 —
1556-1557.....	1 botte, 50 « pièces »	1 777 —
1566-1567.....	6 —	2 576 —

Par suite d'une coutume très ancienne, les maîtres des navires arrivant du Portugal sont tenus pendant trois jours de vendre leurs oranges au détail et à prix fixe, sous le prétexte de fourniture aux malades (1).

Arrivent également des raisins secs, probablement de Malaga (2), des « capres », boutons des fleurs du caprier confits au vinaigre (3), des olives sans doute d'Andalousie ou de la côte méditerranéenne, ainsi que de l'huile d'olive, utilisée pour l'alimentation ou la draperie.

Produits exotiques. — L'on voit apparaître à Nantes le sucre et ses dérivés, fruits des grandes découvertes.

TABLEAU XXII

Importation du sucre et de ses dérivés

	Sucre	Cassonade	Mélasses
1554-1555.....	10 050 livres	—	—
1555-1556.....	3 600 —	19 busses	—
1556-1557.....	—	8 —	1 busse
1566-1567.....	3 150 —	1 —	—

Sucre, cassonade et mélasses (résidus du raffinage du sucre) viennent des colonies portugaises, de Madère et du Brésil [la canne à sucre ne se répandra dans les Antilles qu'au xvii^e siècle (4)]. Nous en sommes seulement au début d'un commerce qui fera plus tard de Nantes le grand port sucrier de France.

L'on relève quelques entrées de « régälisse » (régälisse), de « tourmentine » (?) et de « tonnine » (?) (pour les quatre années, respectivement 23, 40, 5 et 6 barils), produits que nous n'avons pu identifier (mais qui accompagnent régulièrement des produits exotiques), et encore d'« herbe à tèmeau » (?), d'onguent, d'encens et de « gomme » (3 à 4 barils par an), qui vient peut-être d'Amérique.

Liège, résine, brai et goudron. — Tous ces produits sont appelés à Nantes par les chantiers navals et donnent lieu à un trafic important.

TABLEAU XXIII

Importations de liège, résine, brai et goudron

	Liège	Résine	Brai	Goudron
1554-1555.....	13 180 liv.	181 900 liv.	11 000 liv. 8 barils	268 barils
1555-1556.....	7 350 —	292 400 —	49 000 liv.	70 —
1556-1557.....	9 300 —	258 900 —	850 l., 72 b.	192 —
1566-1567.....	9 800 —	203 600 —	234 pipes	—
			43 000 liv.	

(1) MATHOREZ, *Notes sur les Espagnols et les Portugais à Nantes*, p. 96.(2) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 141.(3) *Grande Encyclopédie*, article Capres.(4) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 125.

Le liège vient des pays au sud de la Loire principalement; la résine, qui donne lieu au trafic le plus important, vient des Landes, amenée par des navires de Saint-Gilles et d'Olonne. Le « brai » (mélange de gomme, de résine, de poix et d'huile de poisson dont on se sert pour calfater les bateaux), vient à la fois de Flandre, de Normandie et d'Angleterre; le goudron vient également d'Angleterre et de Flandre.

Matériaux. — Nantes exporte en quantités assez importantes les ardoises d'Anjou (provenant sans doute des carrières de Trélazé), expédiées surtout vers les pays au sud de la Loire et la Normandie, les tuffeaux de la vallée de la Loire (en milliers, nombre ou pesant), de la « mollage » (est-ce de la terre cuite ou de la brique ?) en ronds et demi-ronds, un ou deux ronds suffisant, semble-t-il, pour remplir une barge; Nantes reçoit aussi « des carreaux de mollage » ou « carreaux de Brys » d'Angleterre, mais en plus petites quantités.

TABLEAU XXIV

Directions des exportations d'ardoises (en milliers de livres)

	Angleterre	France-Sud	Normandie	?	Total
1554-1555.....	8	46	110	—	164
1555-1556.....	—	96	250	3	349
1556-1557.....	—	71	125	—	196
1566-1567.....	—	82	20	96	198

TABLEAU XXV

Importation de plâtre et exportation de tuffeaux et de « mollage »

	Plâtre	Tuffeaux	Mollage
1554-1555.....	79 tx	300	40 ronds
1555-1556.....	99 tx — 20 mill.	40	60 —
1556-1557.....	—	190	16 —
1566-1567.....	60 tx — 15 mouts	9 080	24 —

Elle reçoit, en majeure partie d'Angleterre, du plâtre, évalué en tonneaux, milliers de livres, et en « mouts » (?).

Bois. — Nantes reçoit des planches des ports au sud de la Loire, et expédie dans ses avant-ports, en particulier Le Croisic, des « bourdaiges » (bordages de bateaux), « bourlingues » (?), « membrures » (?), chevrons, « foulineaux », soliveaux, avirons et planches de sapin de Scandinavie en provenance de La Rochelle où elles ont été apportées par des Hollandais (1); tous objets, même ceux dont le sens n'est pas bien éclairci, qui semblent être destinés à la construction ou à la réparation des bateaux.

Comme au xiv^e siècle (2), Nantes reçoit du bois merrain d'Anjou, nécessaire à la fabrication des futailles, en grandes quantités, vu l'import-

(1) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 139.(2) BOUGOÛN, *Navigations sur la Basse-Loire...*, p. 486.

tance du vignoble nantais, et des bois de chauffage et de construction navale, qui constituent une des marchandises les plus pondéreuses du trafic fluvial (1).

Des ports bretons reviennent les « fûts de pipes vides », qui ont servi au transport du vin.

Produits divers. — Les « meulles d'Espagne », spécifiées grandes, petites, ou entières, et comptées au nombre (aussi par demi et par tiers), sont-elles des meules à aiguiser ? On en compte jusqu'à 1 068 en 1554-1555, 745 en 1556-1557.

Venant régulièrement d'Angleterre (29, 69, 86 et 35 tx pour nos quatre années), le charbon de terre est destiné probablement à alimenter les forges des « casseurs d'acier » de Nantes.

D'Espagne arrivent des chapeaux, en coffres et en caisses, en futailles ou évaluées au nombre (en 1554-1955 : 2 coffres, 17 caisses et 1 busse; en 1566-1567 : 5 busses, 1 caisse, 1 panier et 408), des manteaux. Nantes envoie de la plume évaluée en milliers pesant ou en futailles, en Angleterre, au Portugal et en Espagne; les pays ibériques reçoivent également de l'étope, de la filasse, des « escardes » en paniers.

D'Angleterre viennent en petites quantités soufre et couperose (sulfate de cuivre); notons une cargaison de savon amenée par une barge qui vient probablement de la Baie de Bourgneuf où, à la même époque, les navires venant chercher du sel amènent ce produit (2).

Nous n'avons pu identifier les « nourilles » ou « nouzilles » arrivant d'Espagne en paniers petits et grands (380 paniers en 1555-1556, 240 en 1556-1557), ni la « poysure », évaluée en balles, apportée sur des navires bretons, les « allouys » ou « allorges », évaluées en futailles, et dont deux cargaisons sont expédiées à Bordeaux et à La Rochelle.

Mais il ne faut pas se laisser prendre à cette énumération de produits étonnamment divers : au total ils ne constituent qu'une part bien faible du commerce de Nantes.

Les produits principaux apparaissent donc comme étant les céréales, le poisson, les métaux et les textiles (en laissant de côté le trafic du sel et du vin). Plusieurs caractères du commerce nantais se révèlent nettement : la supériorité des importations sur les exportations, du moins par la variété des produits, car le vin équilibre largement la balance quant au volume total; surtout le rôle de transit du port de Nantes, entre les pays nordiques et l'Espagne et le Portugal beaucoup moins qu'on ne l'a dit, bien plus entre la mer et les pays de la Loire : il est le point de transbordement des produits descendant le fleuve et de ceux venant de la mer; en lui s'équilibrent l'influence maritime et l'influence fluviale, caractère que nous allons retrouver en étudiant le trafic du vin et du sel.

(1) MANTILLERIE, *op. cit.*, p. 245 et sq.

(2) F. GUILLLOUX, *Histoire de la conquête du marais breton-vendéen*, p. 22.

Chapitre III

NANTES PORTE DU SEL ET PORT DU VIN

Nous distinguons bien les deux trafics : Nantes n'est guère en effet pour le sel qu'une porte d'entrée en France, un lieu de passage; par contre le trafic du vin pénètre bien plus profondément la vie de la cité, contribue à sa fortune.

Nous avons tenu à étudier à part ces deux trafics, car leur importance les met réellement à part dans le commerce de Nantes.

A. — NANTES PORTE DU SEL

I. — ORIGINE DU SEL SON TRANSPORT ET SON TRAFIC A NANTES

Nantes se révèle donc comme une des grandes portes d'entrée du sel en France; elle doit de jouer ce rôle aux avantages de sa position : à ses portes, des deux côtés de l'embouchure de la Loire, se font pendant les marais salants du Pouliguen et de la baie de Bourgneuf; elle-même est un magnifique point de départ sur la Loire, grande voie de pénétration en France pour les flottes de chalands chargés de sel.

Le sel provient donc presque exclusivement, et à peu près également, des marais du Pouliguen et de la baie de Bourgneuf.

TABLEAU XXVI

Importance respective des marais salants du Pouliguen et de la Baie

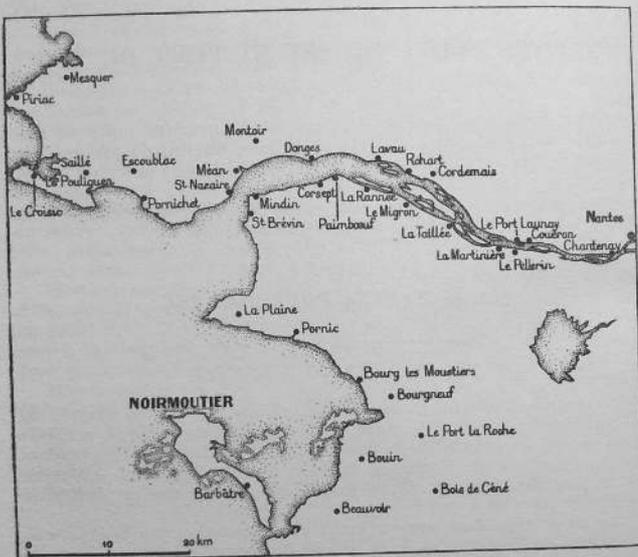
	Marais du Pouliguen	Marais de la Baie	Marais de Prières
1554-1555.....	9 145 muids	7 037 muids	—
1555-1556.....	4 761 —	10 744 —	201 muids
1556-1557.....	10 081 —	8 550 —	147 —

Nous trouvons, isolées, une cargaison de sel venant de La Lahouette (1) que nous n'avons pu identifier, et une autre cargaison venant des marais de Brouage, leurs concurrents plus au sud; les marais de Prières (ou de Billiers), un peu au nord de l'embouchure de la Vilaine, ne fournissent également que de faibles quantités; sans doute y a-t-il alors bien d'autres marais salants, petits et grands, disséminés le long de cette

côte Sud de la Bretagne (1), bien exposée au soleil (et dont les marais salants de Carnac sont aujourd'hui un vestige); mais, destinés à la consommation locale, ils ne peuvent prétendre à l'importance de nos deux grands centres.

CARTE I

Les marais salants et la Basse-Loire



Les marais salants du Pouliguen [ou marais de Guérande, du nom de l'ancien port déchu à notre époque (2)], occupent donc alors une étendue au moins égale à ceux de la Baie; malheureusement nous ne possédons aucune étude sur ce sujet, alors que la Baie a été étudiée en raison de son rôle international. C'est du Pouliguen, port le mieux situé par rapport à Nantes, à l'embouchure d'un ruisseau qui pénètre dans les marais salants, que part la presque totalité des envois vers Nantes; en 1554-1555 par exemple, 9 100 muids sur un total de 9 145; ensuite viennent par ordre Le Croisic, qui regarde, lui, davantage vers la mer, Pornichet, Saillé, enfermé dans le marais même, Mesquer, le plus éloigné de Nantes. Ainsi le rôle du Pouliguen comme port du sel contribue grandement à asseoir son importance.

(1) A. DUPUY, *op. cit.*, p. 53.
(2) DELAFOSSE, *op. cit.*, p. 6.

Nous connaissons mieux la baie de Bourgneuf, qui a été bien étudiée (1). Les marais salants s'y « pressent autour de Bourgneuf, bordent le bourg des Moustiers, couvrent presque entièrement l'île de Bouin, occupent de grandes surfaces à Noirmoutier, Beauvoir, Bois de Cene » (2).

La production est donc partagée entre différents secteurs dont aucun n'exerce une prépondérance absolue comparable à celle du Pouliguen sur les marais voisins.

TABLEAU XXVII

Répartition de la production entre les différents secteurs de la Baie

	Beauvoir	Boing	Noirmoutier	Bourgneuf	Autres centres
1554-1555...	3 495 muids	1 938 m.	948 m.	485 m.	218 m.
1555-1556...	5 625 —	1 771 —	1 610 —	1 579 —	155 —
1556-1557...	1 881 —	4 578 —	924 —	1 115 —	50 —

Beauvoir s'avère le plus important, devant Boing; Noirmoutier et Bourgneuf viennent à égalité; les autres petits centres, Port de la Roche, Bourg des Moustiers, Bois de Cene, apparaissent comme négligeables.

Comme les marais de Guérande, la Baie est un centre d'approvisionnement de la France par Nantes; mais elle joue aussi un rôle international depuis le xv^e siècle où des navires de Dantzig, de Lübeck, de Hambourg, de Flandre s'y trouvaient rassemblés pour la quête du sel (3).

Si la part des deux centres apparaît égale pour l'approvisionnement de Nantes, il semble tout de même que la production de la Baie soit supérieure, en ce début de la seconde moitié du siècle et comme au xv^e siècle, à celle des marais de Guérande: dans une supplique de 1457, les Guérandais se plaignaient en effet de la concurrence du « pays de la baye auquel croist très plus grand nombre de sel qu'il ne fait en nostre terrouer de Guérande » (4); c'est que la Baie doit également satisfaire aux demandes massives de l'étranger.

Le transport du sel des marais à Nantes se fait sur un type d'embarcation déjà étudié: les escaffes, formant une flotte nombreuse et homogène, aux tonnages soutenus.

TABLEAU XXVIII

La flotte des escaffes: types et tonnages

	Escaffes	Barges ou bateaux	Plus de 6 muids	Moins de 6 muids	Total
1554-1555...	607	12	599	20	619
1555-1556...	596	34	581	49	680
1556-1557...	777	37	751	63	814

(1) F. GUILLOUX, *Histoire de la conquête du marais breton-vendéen et du port de Bourgneuf*.

(2) *Id.*, *ibid.*, p. 20.

(3) *Id.*, *ibid.*, p. 28.

(4) *Id.*, *ibid.*, p. 20.

On vérifie par là que le trafic du sel accapare près de la moitié du mouvement du port à l'entrée, comme l'a montré E. Bougouïn : en 1558-1559, 600 escaffes environ de plus de 6 muids sur un mouvement général de 1 318 barques et navires de plus de 6 tx (1). Les chiffres que nous avons obtenus, tant pour le nombre des escaffes que pour les quantités de sel transportées, confirment donc entièrement les conclusions d'E. Bougouïn sur les exagérations des Nantais parlant en 1557 de « ... cinq à six mil vaisseaux admenant sel des marais de Guérande et de la baie... » (2).

Ces escaffes sont-elles destinées à accomplir régulièrement ce parcours toute l'année ? Pas entièrement, car à leur retour elles chargent souvent du vin pour les ports de la Basse-Loire, la Bretagne et même l'étranger ; sur 75 escaffes ayant pour port d'attache Montoir en 1554-1555, 37 ne font qu'un ou deux voyages aux marais salants, 23 en font plus de cinq ; une seule dépasse les dix dans l'année ; les escaffes ne semblent d'ailleurs guère se hâter : l'intervalle le plus court que nous avons relevé entre deux voyages est de cinq jours (3).

L'étude des ports d'attache de nos escaffes montre une répartition nette entre deux catégories : les ports des marais mêmes, et ceux de la Basse-Loire ; en 1554-1555 par exemple, nous avons le tableau suivant.

Il faut ajouter qu'à ce point de vue les deux marais forment deux domaines bien séparés : une escaffe de la Baie n'ira pas charger du sel aux marais du Poulliguen, et inversement.

Ce sont donc les escaffes de la Basse-Loire qui assurent les 2/3 du trafic, et ceci grâce à leur situation privilégiée, à égale distance à peu près des marais salants et de Nantes ; parmi ces ports de la Basse-Loire, Montoir tient de loin le premier rang, suivi par Méan : en 1554-1555, sur 607 escaffes, 233 appartiennent à Montoir, 82 à Méan.

Le transport du sel est donc réservé exclusivement soit aux navires de la Basse-Loire, soit à ceux des marais salants ; ce n'est que par exception que des navires d'autres lieux, voire même étrangers, chargeront du sel au passage (en 1556-1557, nous relevons seulement 3 chargements faits par des « étrangers »).

A son arrivée à Nantes, la plus grande partie du sel est transbordée directement sur les chalands, toute la cargaison d'une escaffe étant chargée sur un seul chaland ou sur plusieurs. Mais une partie est débarquée à terre et remise dans des « salorges » ou magasins à sel, appartenant à des particuliers [Nantes en fera construire sur le terrain de la Pitau-

dière en Chantenay peu après 1558 (1)]. On s'attendrait à ce qu'il soit débarqué ainsi la quantité de sel nécessaire à la consommation de la ville et du comté nantais ; en fait une bonne partie de ce sel sera à nouveau embarquée sur des chalands ; en 1554-1555, si 1 963 muids sur 16 453 sont débarqués dans les salorges, 630 seulement resteront à Nantes : le reste sera réexpédié vers l'amont. Nous trouvons-nous en présence d'une entreprise de spéculation ?

Il faudrait connaître le rôle joué par les marchands ; mais nos registres ne nous y aident guère ; ils nous fournissent cependant les noms des propriétaires des salorges : en 1554-1555, ils sont 24, mais 8 accaparent les 3/4 du sel débarqué (les principaux étant Marc Boyvin, Jehan Picault, Jehan le Moyne, Jehan Cottineau...) ; à la réexpédition du sel des salorges, nous retrouvons ces noms, mais aussi d'autres noms, comme celui de Geoffroy Donet, qui envoie 419 muids et n'a rien reçu pourtant cette année-là ; il s'agit donc probablement de sel entreposé depuis l'année précédente ; il y aurait en quelque sorte stockage.

Mais de quelle façon les marchands nantais s'intercalaient-ils dans le processus bien réglé du commerce du sel ? A son enlèvement des marais, le marchand ou le voiturier doivent donner caution de rendre la même quantité dans un délai déterminé à tel magasin ; des officiers royaux mesurent et contrôlent les quantités de sel déclarées à Nantes et à Ingrande ; à la descente au magasin a lieu une nouvelle vérification et le marchand est alors déchargé de sa caution ; quand le sel sera vendu, il en touchera le prix (2).

Nos registres ne nous indiquent pas si les capitaines des escaffes ont eux-mêmes acheté leur cargaison aux marais salants ou s'ils agissent pour le compte de marchands nantais ; et cependant d'autres documents nous montrent une fois par exemple Geoffroy Donet faisant venir 757 muids de sel en 1558 (3) ; il n'était sans doute pas le seul, mais les documents nous font défaut pour nous permettre de préciser le rôle des marchands.

Fait curieux, les quantités de sel laissées à Nantes pour la consommation de la ville et du comté augmentent sensiblement pour les quatre années dont nous possédons le relevé : respectivement 630, 2 212, 3 163 et 1 158 muids pour la dernière année, qui est incomplète ; peut-être doit-on mettre ce fait en rapport avec l'augmentation probable de la population nantaise.

Comme nous l'avons vu pour la courbe d'arrivée des escaffes au port, la courbe mensuelle du trafic du sel à Nantes (cf. graphique III) accuse deux maximums bien marqués : en octobre-novembre-décembre, aussitôt après la récolte, et également en février-mars où le trafic reprend après une légère baisse en janvier, et un minimum encore plus marqué : celui des mois d'été, de juin à août ; en septembre par contre la courbe esquisse une remontée.

Ce que cette courbe met également en évidence, c'est le parallélisme frappant entre les deux tranches du trafic du sel : son arrivée à Nantes par la mer et son départ vers l'amont : la majeure partie du sel, en effet, est transbordée directement sur les chalands, et il est normal que le rythme du trafic du sel à l'aval se répercute au-delà des ponts de Nantes ; les

TABLEAU XXIX
Répartition des ports
assurant le trafic du sel

		En provenance de	
		Marais de Guérande	La Baie
Navires de	Marais salants	152	100
	Basse-Loire	202	153

(1) Bougouïn, *Nantes port du sel au XVI^e siècle*, p. 148.

(2) *Id.*, *ibid.*, p. 144.

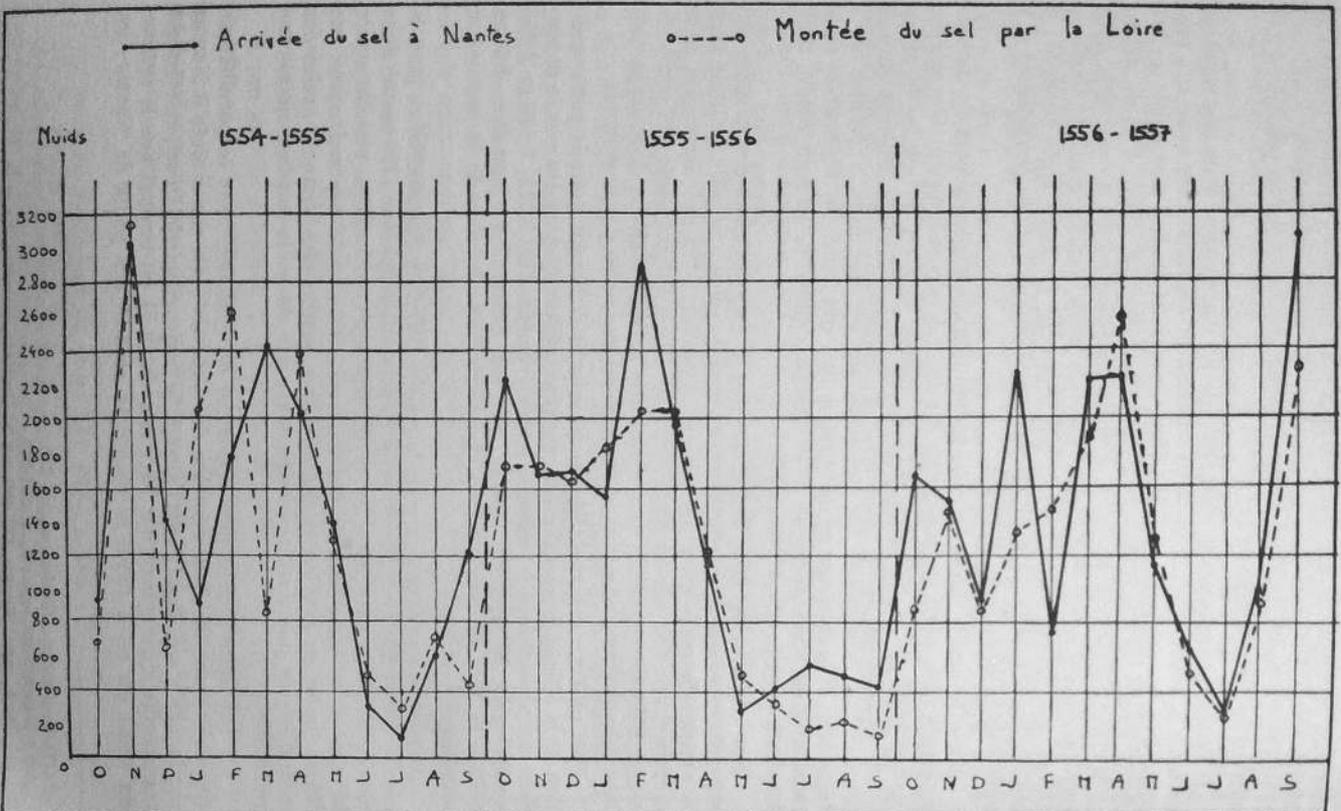
(3) Jehan Noblet, maître de la *Bonnaventure* de Montoir, revient le 6 juillet 1556 avec du sel de La Lahouette (1), et le 11 juillet avec du sel de Beauvoir (C 3261, f^o 219 v^o et 220 v^o).

(1) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 180.

(2) MANTILLIER, *op. cit.*, p. 259-261.

(3) *Arch. mun. Nantes*, CC 409, n^o 3, Cautions, requêtes, f^o 2 r^o.

LE COMMERCE DU PORT DE NANTES
GRAPHIQUE III. — Courbes comparées de l'arrivée du sel à Nantes
et de sa montée par la Loire



quelques irrégularités constatées sur le graphique s'expliquent par le stockage du sel dans les salorges et son écoulement ultérieur, qui produit un certain décalage.

II. — EVOLUTION DU COMMERCE DU SEL A NANTES

Nos registres ne nous fournissent de chiffres sur le commerce du sel que pour quatre années; heureusement d'autres sources nous permettront d'en prendre une vue beaucoup plus étendue.

Ce trafic du sel par la Loire date de loin; les salines de l'embouchure de la Loire étaient déjà exploitées dès les premiers siècles de notre ère; après les ruines causées par les invasions normandes, leur exploitation renaîtra peu à peu grâce aux moines qui s'établissent autour de la baie de Bourgneuf; dès le x^e siècle, appelé par les grandes abbayes de Touraine et d'Anjou, le sel commence à remonter la Loire (1), et assez vite il donnera lieu à un trafic important, puisqu'en 1355-1356, il atteint déjà 11 688 muids au départ de Nantes (2).

Ensuite nous sautons un siècle pour aboutir à la fin du xv^e siècle, où le tonnage semble se maintenir à 10 000 muids environ; à partir de cette date, des indications plus nombreuses nous permettront de suivre la progression de ce commerce tout au long du xvi^e siècle (cf. tableau XXX et graphique IV) (3).

Pendant la première moitié du siècle le tonnage semble se maintenir régulièrement à 9 000 ou 10 000 muids; et puis, à partir du milieu du siècle, nous voyons se manifester une hausse très nette: un saut brusque d'abord de 1547 à 1554, si nous en croyons Mantellier; et, à partir de 1554 une hausse régulière et progressive qui fait passer les chiffres de la montée du sel de 15 000 à 20 000 m.

(1) E. BOUGOUÏN, *La navigation commerciale sur la Basse-Loire au milieu du XIV^e siècle*, *Rev. Hist.*, t. CLXXV, p. 489.

(2) ID., *ibid.*, p. 487-488.

(3) Pour établir le graphique IV, nous avons dû nous appuyer sur les chiffres de Mantellier et de Jeulin, sans nous dissimuler leur caractère d'incertitude. Mais il a fallu déterminer le chiffre de la montée pour les années où nous possédons seulement celui de l'arrivée à Nantes (1490, 1505, 1558-1559, 1595-1596); or pour nos trois années nous avons la proportion suivante de sel demeurée à Nantes :

1554-1555.....	16 453 — 15 823 = 630
1555-1556.....	15 804 — 13 592 = 2 212
1556-1557.....	19 156 — 15 992 = 3 164
	51 413
	6 006

soit environ le $1/8$ (8,56). Nous avons ainsi obtenu :

1490 :	10 603 m.
1505 :	6 553 m.
1558-1559 :	15 499 m.
1595-1596 :	5 695 m.

TABLEAU XXX

Le commerce du sel à Nantes de la fin du XV^e à la fin du XVI^e siècle.

Années	Escaffes	Montée	Références
1490 (2 ^e sem., 1 ^{er} juillet, 31 décemb.)	5 496 muids		BOUGOUÏN, <i>Nantes port du sel au XVI^e siècle</i> , p. 148, d'après <i>Arch. mun. Nantes</i> , CC 403 : recettes du méage.
1495	9 977	(8 208)	Escaffes : BOUGOUÏN, <i>ibid.</i> , d'après <i>Arch. mun. Nantes</i> , CC 404 : <i>id.</i> pour 1495. Montée : MANTELLIER, <i>op. cit.</i> , p. 314 d'après le prix d'adjudication du droit de boîte à Nantes.
1503		(5 863)	MANTELLIER, <i>ibid.</i>
1505	7 419		BOUGOUÏN <i>op. cit.</i> , p. 148, d'après <i>Arch. mun. Nantes</i> , CC 406.
1514		(8 601)	MANTELLIER, <i>op. cit.</i> , p. 314, mêmes sources que <i>supra</i> .
1535		(9 182)	P. JEULIN, <i>L'évolution...</i> , tableau n° 2, p. 234, d'après les chiffres fournis par MANTELLIER, <i>op. cit.</i> , p. 480-2.
1547		(7 420)	MANTELLIER, <i>op. cit.</i> , p. 314, mêmes sources.
1554-1555	16 453	15 823	<i>Arch. dép. Ille-et-Vilaine</i> , C 3260.
1555-1556	15 804	18 592	<i>Ibid.</i> , C 3261.
1556-1557	19 156	15 992	<i>Ibid.</i> , C 3262.
1558-1559	17 549		BOUGOUÏN, <i>op. cit.</i> , p. 147, d'après <i>Arch. mun. Nantes</i> , CC 409.
1564-1565		14 116 a)	<i>Arch. dép. Loire-Inf.</i> , B 2974.
1565-1566		14 891	<i>Ibid.</i>
1566-1567		19 899 b)	<i>Ibid.</i>
1567-1568		20 168	<i>Ibid.</i>
1568-1569		18 874	<i>Ibid.</i>
1569-1570		17 894	<i>Ibid.</i>
1570-1571		16 382	<i>Ibid.</i>
1571-1572		19 554	<i>Ibid.</i>
1580		(9 446)	MANTELLIER, <i>op. cit.</i> , p. 314, mêmes sources.
1595-1596	6 448 c)		E. BOUGOUÏN, <i>op. cit.</i> , d'après <i>Arch. Loire-Inf.</i> , B 2975 : registre du devoir du méage.
1599		(7 381)	P. JEULIN, <i>op. cit.</i> , p. 234, d'après chiffres de MANTELLIER.

Nota. — Les chiffres entre crochets sont douteux et nous les donnons sous toutes réserves : Mantellier les a déduits en général du prix d'adjudication de la ferme du

Hausse d'autant plus remarquable que la baie de Bourgneuf entre en décadence à partir de 1548 : à ses habitants, qui voient leurs marais envasés et submergés par l'offensive de la mer, les rois de France accordent des exemptions de fouages en 1563, 1566, 1571 et 1572, en 1585 encore (1).

C'est donc en dépit de cette décadence qu'augmente la production, et ceci, évidemment, pour répondre à une demande accrue; après la paix de 1559, débute une ère d'activité dans les échanges, de prospérité, dont nous avons déjà vu de nombreux exemples, (et que nous vérifierons d'une manière encore plus frappante dans le cas du commerce du vin), et ce, malgré les guerres de religion; jusqu'en 1572 au moins, on voit qu'elles

« droit de boîte » (les chiffres de Jeulin sont déduits de ceux de Mantellier) : or ces évaluations s'avèrent approximatives : en 1571 par exemple, A. GUÉPIN, dans son *Histoire de Nantes*, p. 238, déduit logiquement du chiffre de 27 225 livres (prix d'adjudication de la ferme de l'impôt de 2 sols par muid de marchandises mesurables : sel, blés et vins, passant sous les ponts), un mouvement considérable de 272 250 muids; or les chiffres réels (*Arch. dép. Loire-Inf.*, B. 2974) sont bien inférieurs : 19 554 muids de sel et 32 241 tonneaux de vin (un tonneau équivaut à peu près à un muid); pour les blés : néant.

a) Pour obtenir ces chiffres, nous nous sommes appuyé sur les chiffres fournis par le registre B 2974; mais il nous a fallu les compléter, car ce sont des chiffres appurés, en y ajoutant le dixième; d'autre part, il ne faut pas l'oublier, une partie du sel passe en franchise : ainsi pour les trois années où cette quantité est indiquée :

1554-1555 : 45 muids 1/2
1555-1556 : 131 muids
1556-1557 : 442 muids 1/2

soit une moyenne de 200 muids environ, celle même que BOUGOUÏN avait déjà trouvée dans des comptes du début du XVI^e siècle (*Nantes port du sel*, p. 147). Nous obtenons alors le tableau suivant :

1564-1565 : 12 924	+ 1 292 + 200 =	14 416
1565-1566 : 13 356	+ 1 335 + 200 =	14 891
1566-1567 : 17 909 1/2	+ 1 790 + 200 =	19 899
1567-1568 : 18 153	+ 1 815 + 200 =	20 168
1568-1569 : 16 977	+ 1 697 + 200 =	18 874
1569-1570 : 16 086	+ 1 608 + 200 =	17 894
1570-1571 : 14 711	+ 1 471 + 200 =	16 382
1571-1572 : 17 759	+ 1 775 + 200 =	19 554

Les chiffres de base sont un peu différents de ceux donnés par E. BOUGOUÏN, *op. cit.*, p. 146, qui a utilisé lui aussi le registre B 2974; mais il a pris le premier chiffre donné par le receveur qui, au cours du travail de vérification des registres (cf. *supra*, p. 10 et pièces justificatives n° 3) a été barré et remplacé par un chiffre plus exact.

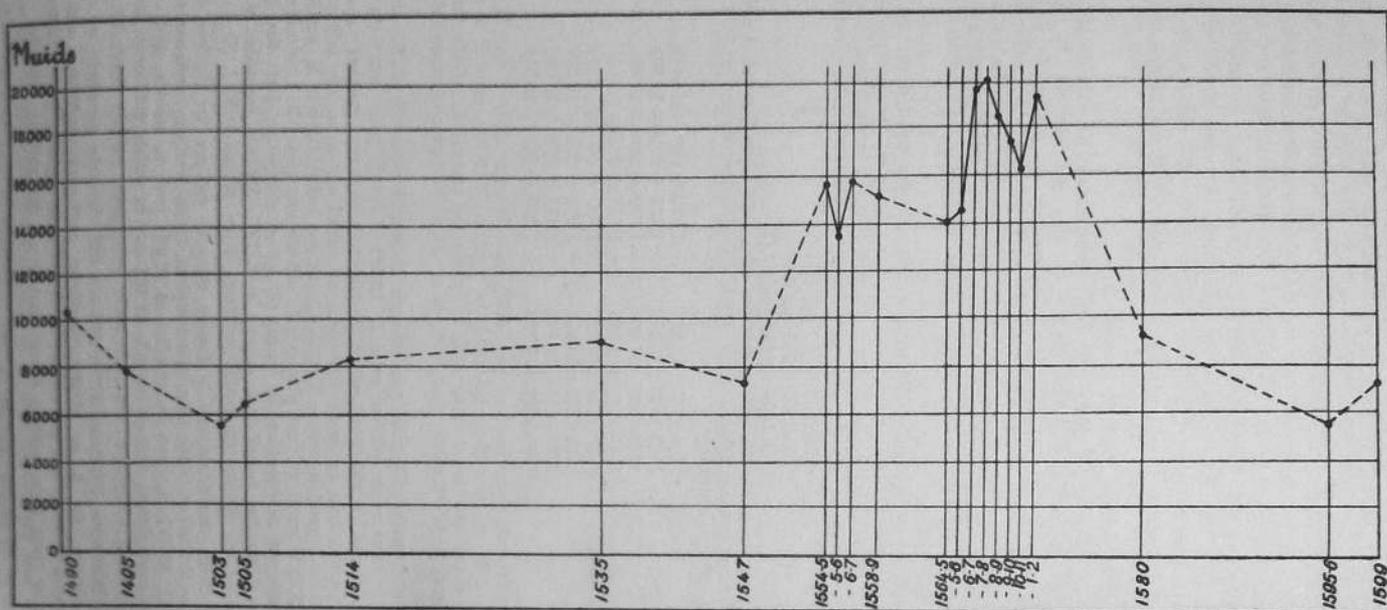
Pour l'année 1564-1565 par exemple Bougoûin retient le chiffre de 12 824 muids, alors que nous avons préféré celui de 12 924. Voici le texte même du registre (*Arch. dép. Loire-Inf.*, B 2974, 1^{er} cahier, f° 15 r° et v° marge gauche) : «... Par les registres du contrôleur de ladite Prevoté..., au calcul qui en a été fait et il est rapporté que en lad. première année il a monte amont ladite Riviere le nombre de XII mil IX c XXIV muids qui est plus que la charge que prent le comptable de cent muids par quoy par deliberation du bureau il est cy charge au desir des dits contrôleurs pour le d. nombre de sel de la somme de LIII l XVII s. monnoie... ». Effectivement, 12 924 m. à 1 denier par muid (montant de ce péage) = 53 l. 17 s.

b) Nous avons renoncé à donner dans ce tableau les chiffres fournis par les registres C 3263 et 3264; bien qu'incomplets, ils ne font que confirmer celui du registre B 2974 : 19 481 m. pour les escaffes et 18 823 pour la montée, alors que le registre B 2974 nous donne pour la montée 19 899 m.; la faible différence, malgré la lacune de trois mois, s'explique, ces trois mois (mai, juin, juillet) étant les moins chargés.

c) Décompte 5 862 m 1/2 + 586 = 6 448 (pas de quantités en franchise). On peut ajouter foi à ce chiffre, pourtant nettement inférieur aux précédents : le registre C 3264, qui est comme le B 2975 un registre de la recette du méage et du denier pour livre, nous a donné pour le sel des chiffres corrects.

(1) F. GUILLOUX, *op. cit.*, p. 32.

GRAPHIQUE IV
 Evolution probable de la montée du sel à partir de Nantes
 de la fin du XV^e siècle à la fin du XVI^e siècle



n'auront guère entravé le commerce intérieur de la France, ni empêché son essor constant.

Mais il semble bien qu'ensuite elles aient fait sentir leur action : les trois chiffres de 1580, 1595-1596 et 1599, concordent pour montrer une chute brutale du commerce du sel, dont le tonnage diminue de plus de la moitié. Les causes en sont évidemment : l'insécurité générale du commerce due à la guerre (1), la décadence de la baie de Bourgneuf qui continue irrémédiablement [la grande marée de 1598 sera un véritable désastre (2)] mais aussi la concurrence des sels étrangers, sels d'Aunis et de Saintonge, et sels portugais principalement, préférés pour les salaisons (3).

Au XVII^e siècle, la décadence continuera, si l'on en croit les chiffres cités par P. Jeulin : de 1599 à 1672 le tonnage des sels transportés diminue de moitié (4) ; ensuite la presque totalité de la production des marais du Comté étant absorbée vers la fin du XVII^e siècle par les pays étrangers ou la Bretagne (5), le rôle de Nantes dans le trafic du sel ne fera que décliner.

Tout montre donc, et le graphique IV met ce fait en relief d'une façon saisissante, l'importance exceptionnelle de ce début de la seconde moitié du XVI^e siècle dans le commerce du sel à Nantes, disons même dans son commerce tout entier ; à la faveur d'un essor général de l'économie dont nous verrons plus loin d'autres exemples non moins frappants, Nantes atteint les chiffres les plus élevés qu'elle ait probablement jamais atteints au cours de son histoire (20 168 m. à la montée en 1567-1568 correspondent à près de 23 000 m. à l'arrivée par la mer) ; elle se trouve à l'apogée d'une courbe qui s'est élevée graduellement jusque là pour redescendre ensuite brutalement ; elle peut être consacrée comme une des grandes portes d'entrée du sel en France.

B. — NANTES PORT DU VIN

L'on savait déjà l'importance du trafic du vin à Nantes (6) ; mais rien ne permettait de l'évaluer exactement ; grâce aux chiffres fournis par les registres et d'autres documents, Nantes se révèle comme un grand port du vin ; elle peut être aisément comparée à La Rochelle et à Bordeaux, ses deux rivales sur la côte atlantique, qui drainent comme elle un riche arrière-pays viticole dont elles sont le débouché naturel. A la même époque, La Rochelle par exemple, exporte un minimum probable de 10 à 11 000 tonneaux (7) ; chiffre dépassé par celui de Nantes, dont l'exportation est de 18 000 tonneaux en moyenne pour ces trois années, et dépassera grandement ce chiffre par la suite.

(1) Insécurité pour le commerce fluvial évidemment, mais aussi maritime : en 1575, les Rochelais tiennent la mer et bloquent l'embouchure de la Loire, ce qui provoque un enchérissement du sel : un arrêté du bureau de Police fixe le quartant de sel noir de la Baie à 55 sols et celui de Portugal et d'Espagne à 35 s. (TRAVERS, *op. cit.*, p. 460).

(2) F. GUILLOUX, *op. cit.*, p. 32.

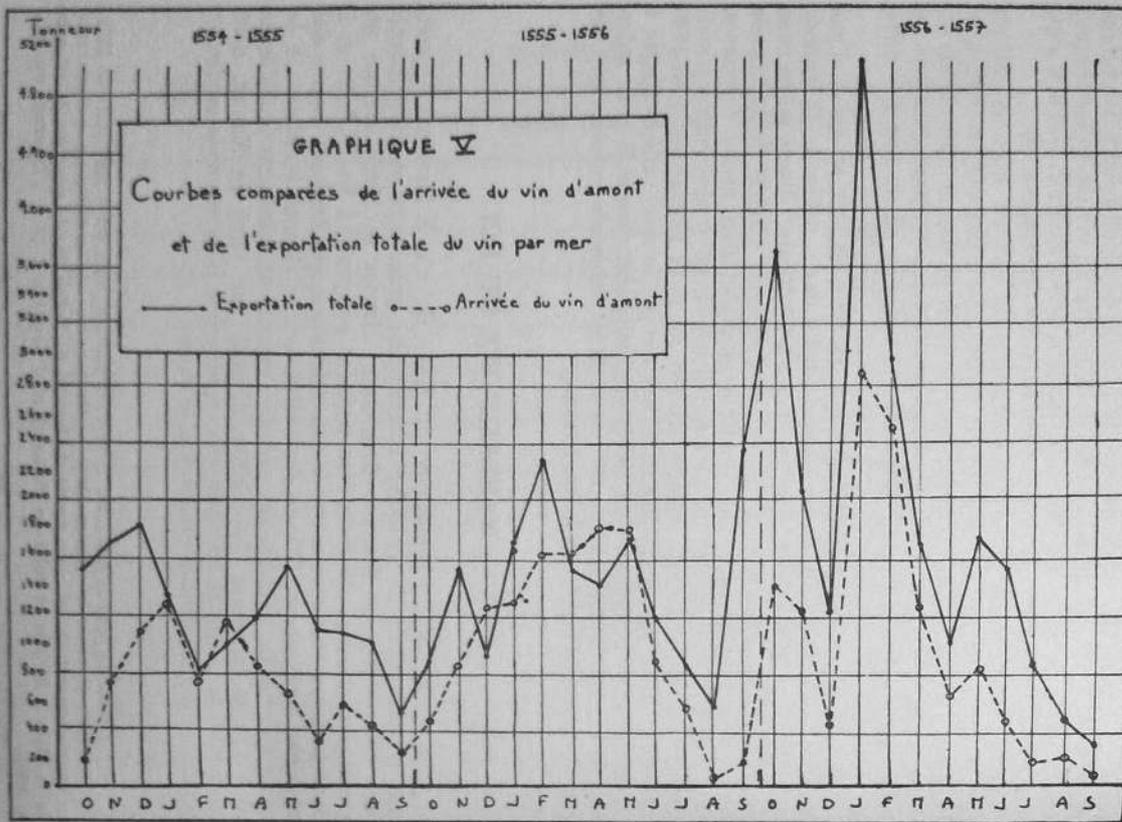
(3) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 237.

(4) *Id.*, *ibid.*, Tableau n° 2, p. 234. Ce tonnage passe de 35 431 à 16 331 milliers de livres.

(5) *Id.*, *ibid.*, p. 236.

(6) *Id.*, *ibid.*, p. 237.

(7) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 109.



I. — ORIGINE DU VIN.
SON TRANSPORT ET SON TRAFIC A NANTES

Le vin exporté par Nantes se partage à peu près également entre le « vin nantais », c'est-à-dire récolté dans le comté, et le « vin d'amont », originaire du bassin de la Loire et descendu par le fleuve jusqu'à Nantes.

TABLEAU XXXI

Répartition du vin exporté entre vin nantais et vin d'amont

	Vin nantais	Vin d'amont	Total
1554-1555.....	8 544 tx	6 456 tx	15 000 tx
1555-1556.....	8 203 —	8 732 —	16 935 —
1556-1557.....	12 214 —	10 778 —	22 952 —

Les vignes du comté nantais [ce sont les seules de Bretagne avec celles de la presqu'île de Rhuy (1)], dans les comtés de Vallet, Clisson, Aigre-feuille, Vertou, remontent au XII^e siècle et peut-être même plus avant (2); mais le gros plant nantais donne un vin assez médiocre (3). Au moment de la récolte convergent vers Nantes les convois de charrettes, qui viennent décharger leurs barriques au Port-au-Vins ou à la Fosse (4).

Les vins d'amont proviennent de tout le bassin de la Loire; mais les registres ne donnent pas de précisions sur leur origine (5); une partie vient certainement du Poitou, du duché de Thouars et du Saumurois : en 1615, 30 à 40 000 pipes de vin de ces régions entrent en Loire par le Thouet (6). Mais le vin dit d'amont vient de plus loin encore : à la même époque 20 à 24 000 pipes de vin passent annuellement sous les ponts de Saumur, situé un peu en amont de l'embouchure du Thouet (7); elles doivent provenir de la Touraine, du Blésois et même de l'Orléanais : aux XV^e et XVI^e siècles, Nantes reçoit les vins du Chinonais, du Saumurois et

(1) Mémoire de Béchameil de Nointel, cité dans DUGAST-MATIFEUX, *Nantes ancien et le pays Nantais*, p. 199.

(2) E. GABORY, *Marine et commerce de Nantes...*, *Ann. Bret.*, t. XVII, p. 35, note 4.

(3) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 80.

(4) *Arch. mun. Nantes*, CC 418, Recette du devoir de ville pour les 2 s. par pipe de vin nantais levé sur les vins descendant sur le Port-aux-Vins et la Fosse de Nantes pour 1568.

(5) Ils se contentent de distinguer « vin ancenis » et « vin amont », qui paient un tarif différent : le vin amont paie 16 s. 8 d. obole (le vin entrant en Bretagne doit payer normalement 16 s.), le vin ancenis seulement 8 d. ob. droit que doit payer le vin amené d'Ancenis, Ingrandes ou ailleurs au-dessus d'Ingrandes quand il vient à Nantes par eau; le vin amené ne paie donc pas le droit d'entrée en Bretagne, c'est donc probablement qu'il l'a déjà acquitté, et sans doute à Ancenis, comme l'indique son nom. Ajoutons que la proportion de vin ancenis est régulièrement supérieure à celle du vin amont :

	Ancenis	Amont
1554-1555.....	5 593 tx	3 005 tx
1555-1556.....	8 105 tx	4 753 tx
1556-1557.....	5 578 tx	4 538 tx

(6) MANTELLIER, *op. cit.*, p. 321 : Procès-verbal de l'Assemblée générale des Marchands fréquentant la Rivière de Loire tenue en mai 1615. Cf. carte II.

(7) *Id.*, *ibid.*

de l'Anjou; les vins blancs d'Anjou, en particulier, considérés comme vins fins, sont très réputés; de même les vins de l'Orléanais (1).

Ainsi Nantes est le débouché naturel pour l'exportation, grâce à la magnifique voie intérieure de navigation que constitue le réseau de la Loire et de ses affluents, d'une immense région viticole à la production abondante et variée.

Dans leur descente vers Nantes, les vins d'Anjou s'arrêtent d'abord à Ancenis, où viennent les chercher les gros négociants de Rennes à l'époque de la « montaison », du 1^{er} octobre au 1^{er} février. Seuls les vins non vendus à Ancenis descendent jusqu'à Nantes (2).

Comme il est normal, les ports français et étrangers, dédaignant le vin nantais qui ne trouve de débouché qu'en Bretagne, réclament presque exclusivement les vins d'amont.

Tous ces vins arrivent à Nantes sur la flotte des sentines, et si nous dressons une courbe de cette arrivée (graphique V), nous voyons apparaître un rythme saisonnier assez bien marqué, malgré quelques irrégularités (notamment en 1556-1557, à cause de la guerre) : un maximum en novembre-décembre, et un autre en mars-avril; beaucoup plus nette est la chute brutale enregistrée pour les mois d'été, de juin à août, mois où l'on attend la récolte prochaine. Nous retrouvons ainsi le rythme suivant lequel le vin descendait déjà vers Nantes deux siècles auparavant (3).

Rythme que l'on retrouve à l'exportation, où l'on enregistre à peu près le même minimum et les mêmes maximums, mais en partie seulement; d'une part en effet, tout le vin en provenance de l'amont ne se retrouve pas intégralement à l'exportation : une partie, environ le 1/5, reste à Nantes pour la consommation de la ville et du comté.

TABLEAU XXXII

Proportion du vin d'amont non exporté

	Vin venu d'amont	Vin d'amont exporté	Vin d'amont resté à Nantes
1554-1555.....	8 598 tx	6 456 tx	2 142 tx
1555-1556.....	12 691 —	8 732 —	3 959 —
1556-1557.....	12 227 —	10 778 —	1 449 —

D'autre part, le vin d'amont n'est pas réexporté immédiatement : nos deux courbes ne coïncident pas exactement : sans doute est-il entreposé en attendant une occasion de sortie. C'est ici qu'intervient le rôle des marchands.

* *

Nous ne pouvons malheureusement analyser avec précision, avec la seule aide de nos registres, ce rôle des marchands; ce qu'ils fournissent, c'est environ deux fois sur trois, une cargaison de vin venue d'amont, le nom du marchand à qui elle est destinée (un tel amena en sa sentine pour

(1) MANTILLIER, *op. cit.*, p. 253.(2) A. DUPUY, *Industrie et commerce en Bretagne à la fin du XV^e siècle*, p. 58.(3) BOUGOUIN, *La navigation commerciale sur la Basse-Loire*, p. 490.

un tel); mais, pour le reste, cette indication manque : l'on a simplement : un tel amena en sa sentine; doit-on croire alors que le maître de la sentine soit propriétaire de sa cargaison et qu'il la vende directement ?

Quoi qu'il en soit, pour une seule année : 1554-1555, l'on relève les noms de 265 « marchands » ! dont la plus grande partie ne sont indiqués qu'une seule fois; de vrais marchands, il n'en apparaît que quelques-uns : Thomas Taillandier qui reçoit 1 019 tonneaux (sur un total de 8 598), Julien Le Hains, 190 tonneaux, Jehan Le Breton, 133 tonneaux, François Pastoureaux, 102 tonneaux..., et puis une demi-douzaine qui reçoivent deux ou trois cargaisons; tous les autres n'en reçoivent qu'une.

Que faut-il en conclure? que ces envois sont destinés à des particuliers ou à des cabaretiers qui s'assurent leur provision de l'année? Mais les 4/5 de ce vin se retrouvent à l'exportation; à part quelques gros marchands (tel ce Thomas Taillandier qui paraît dominer le marché), il y aurait donc une multitude de petits marchands, qui feraient venir une ou deux cargaisons au maximum, et s'associeraient ensuite à plusieurs, pour armer un navire comme cela se pratique à La Rochelle à la même époque (1).

II. — L'EXPORTATION DU VIN

TABLEAU XXXIII (2)

Directions des exportations de vin

	Basse-Loire	Bretagne	Provinces Françaises du Nord	Angleterre	Ecosse	Irlande	Provinces Unies	Allemagne	Espagne et Portugal
1554-1555.....	7 834 t	7 883 t	8 tx	855 tx	435 tx	71 tx	228 ½	—	29 ½
1555-1556.....	5 649	8 705	238	597 ½	335	60	369 ½	177 tx	13
1556-1557.....	6 587	13 793	808 ½	835 ½	174	41	243	—	11
1566-1567.....	—	—	501 ½	293 ½	42 ½	—	253 ½	—	87

Devant ce tableau une question préalable se pose : le vin déchargé dans les ports de la Basse-Loire reste-t-il sur place ou est-il réexporté ? On est stupéfait en effet de voir la Basse-Loire recevoir presque autant de vin que la Bretagne tout entière, et un port comme Montoir au même rang que Vannes (grand entrepôt de vin, à l'époque) pour la quantité de vin reçue.

Ce vin est-il vraiment destiné à l'alimentation de ces ports de la Basse-Loire ? Certes ils jouaient pour la plupart un grand rôle dans le commerce de Nantes, armaient nombre de barques ou de navires, mais nous ne pouvons admettre qu'ils absorbent de telles quantités : en 1554-1555, Montoir reçoit 2 051 tonneaux, alors que Nantes ne doit guère en consommer plus du double (elle reçoit 2 142 tonneaux d'amont, et probablement autant du comté nantais).

(1) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 185. Peut-être, comme à La Rochelle, pourrait-on trouver la réponse à cette question dans les Archives notariales de Nantes, où doivent être conservés les contrats d'affrètement de navires.

(2) Pour 1566-1567, nous avons renoncé à donner des chiffres trop incertains pour la Basse-Loire et la Bretagne; ceux que nous donnons pour la France et l'étranger sont d'ailleurs certainement des minimums car le trafic est en hausse très nette cette année-là.

Aussi ce vin est-il probablement réexporté par les avant-ports. Dans nos registres en effet nous trouvons une fois mention de deux barques allant décharger du vin au Pouliguen « pour mettre en une autre barque pour mener en Zélande » (1); en 1587 nous voyons saisir au Pellerin un navire anglais chargé de pruneaux et de sel au moment où il embarquait du vin apporté dans une gabarre appartenant à un batelier de Nantes (2). Une autre fois, nous avons l'exemple d'un navire qui complète son chargement de vin pour l'Ecosse au Croisic (3). Certes, ces exemples restent isolés, mais ils sont tout de même indicatifs.

Mais pourquoi sont-ils amenés à jouer ce rôle ? L'état de la Basse-Loire est encore excellent à cette époque; rien n'empêche donc même les gros navires de monter jusqu'à Nantes; peut-être malgré tout est-il plus facile pour ceux qui viennent charger du sel aux marais du Pouliguen ou dans la Baie, comme le navire anglais cité plus haut, de compléter leur cargaison en vin dans les avant-ports.

Quoi qu'il en soit, si ce vin est réexporté, comme il est très vraisemblable, ce n'est probablement pas en direction de la Bretagne, tout au moins de la Bretagne Sud : ce trafic est déjà assuré d'une façon économique par une multitude de barques de faible tonnage qui viennent prendre leur cargaison directement à Nantes, alors qu'un transbordement effectué dans les avant-ports augmenterait le prix du fret. Ce vin prendrait donc la direction de l'étranger, et c'est pourquoi l'exportation de vin vers l'étranger apparaît si faible dans notre tableau.

Si nous laissons de côté la Basse-Loire, qui joue si fâcheusement pour notre étude un rôle d'écran, nous voyons que le meilleur client de Nantes est la Bretagne; et sa part augmente encore au cours de nos trois années. Mais il faut distinguer trois grandes régions, aux parts inégales, dans cette distribution (4).

TABLEAU XXXIV

Répartition du vin en Bretagne

	Bretagne-Sud	Bretagne-Ouest	Bretagne-Nord
1554-1555.....	6 206 tx 1/2	495 tx	1 181 tx
1555-1556.....	6 289 - 1/3	87 - 1/3	2 379 -
1556-1557.....	10 008 - 2/3	66 - 2/3	3 717 - 1/2

La côte Sud, plus proche de Nantes, aux ports plus nombreux et plus importants (Auray, Vannes, Pontscoff...), est évidemment la mieux partagée : le transport du vin est assuré économiquement par une multitude de barques sur un parcours réduit; parmi ces ports, quelques-uns émergent particulièrement.

(1) *La Laurence* du Pouliguen le 30 octobre 1554 et *la Perrine* du même port le 31 (C 3260, f° 18 r° et v°).

(2) P. PARFOURU, *op. cit.*, p. 385-386.

(3) Le 19 octobre 1556, Guillaume Savary, maître de la *Catherine* du Pouliguen, « besse en Ecosse avec plus grand nombre de vins qu'il a chargés et acquittés au Croisic 12 tx nantais » (C 3262, f° 15 r°).

(4) Nous limitons la Bretagne Ouest, peut-être un peu arbitrairement, à Quimper (exclus), sur la côte sud, et à Morlaix (exclus), sur la côte nord.

TABLEAU XXXV

Répartition du vin entre les principaux ports de la côte Sud de la Bretagne

	Auray	Vannes	Pontscoff	Morbihan	Quimperlé	Hennebont
1554-1555..	1 176 tx 1/2	1 755 tx	755 tx 1/2	255 tx	381 tx	473 tx
1555-1556..	1 652 - 2/3	1 278 - 1/2	584 -	541 -	194 - 1/3	455 -

Auray et Vannes tiennent de loin le premier rang. Ne pensons d'ailleurs pas que tous ces ports consomment entièrement le vin reçu; ils doivent le réexpédier au moins en partie, par terre vers leur arrière-pays, et même par mer : comme Vannes par exemple, si ce port continue à jouer le même rôle d'entrepôt qu'au XIV^e siècle (1); Vannes importait alors du vin à la fois de Nantes, des Charentes, de Gascogne (vin de Bordeaux) et même d'Espagne, trafic qui a continué, puisqu'au début du XVII^e siècle, Vannes reçoit encore du vin à la fois de Nantes et de Bordeaux (2).

La part de l'extrémité ouest de la Bretagne (Cornouaille et Léon) est beaucoup plus modeste et apparaît même en régression; ses relations avec Nantes sont effectivement assez réduites.

Mais ce n'est pas la distance qui en est cause : la Bretagne Nord absorbe elle aussi de grosses quantités, et particulièrement les trois grands ports de cette côte : Dinan, Saint-Brieuc et Saint-Malo.

TABLEAU XXXVI

Répartition du vin entre les principaux ports de la côte Nord de la Bretagne

	Dinan	Saint-Brieuc	Saint-Malo
1554-1555.....	521 tx 1/2	286 tx	132 tx
1555-1556.....	690 - 1/2	438 - 1/2	287 -
1556-1557.....	831 - 1/2	673 -	389 - 1/3

D'autres, comme Etables, Dahouet, les suivent d'assez près.

Nantes apparaît donc, en même temps que La Rochelle (dont on estime l'exportation de vin vers la Bretagne à cette époque à 3 000 tonneaux (3)) et Bordeaux, comme l'un des trois grands fournisseurs de la Bretagne en vin, et probablement le plus grand, grâce à sa proximité de ce grand marché.

L'exportation vers les ports normands (qui se dispersent du Cotentin à la Picardie), apparaît en hausse très nette : pratiquement nulle en 1554-1555, elle s'élève à plus de 800 tonneaux en 1556-1557; là encore c'est une conséquence du développement des relations de Nantes avec cette province, dont on a constaté les effets sur d'autres produits (hareng par exemple).

(1) E. DEPBEZ, *L'entrepôt de vins du port de Vannes au milieu du XIV^e siècle, Ouest-France*, 9 janvier 1951, p. 4.

(2) DUBUISSON-AUBENAY, *op. cit.*, p. 245 : « à Vannes... deux sortes de vins : celui d'Anjou dont le trafic se borne là et n'est point connu plus avant, et celui de Gascogne, qui va par toute la Bretagne et en l'une et l'autre côte ».

(3) DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 18.

D'après le tableau XXXIII, l'importance de l'exportation du vin vers l'étranger apparaît au total assez faible; nos chiffres sont des minimums probables, certes, mais dans ce domaine Nantes doit soutenir la rude concurrence de La Rochelle pour les Pays-Bas et, pour les Iles Britanniques, de La Rochelle également et surtout de Bordeaux, traditionnel port du vin pour les Anglais (1). Aux XIV^e et XV^e siècles cependant, Nantes expédiait déjà du vin vers le Danemark, la Zélande et l'Angleterre (2); trafic peut-être ancien, donc, mais moins important qu'on ne s'y attendrait.

Progrès cependant de Nantes par rapport au siècle précédent où elle recevait du vin de l'Espagne et du Portugal (3); nous relevons pour nos trois années une seule importation de deux bottes de vin d'Espagne destinées à André Ruys, probablement pour sa consommation personnelle; en fait si les 10 à 15 tonneaux de vin exportés annuellement vers l'Espagne (qui s'élevaient malgré tout à 87 en 1566-1567) pèsent bien faiblement dans la balance, ils sont cependant un symbole de l'affranchissement de Nantes: elle a conquis son autonomie comme port du vin (ce n'est pas la vingtaine de tonneaux reçus de Bordeaux au cours de nos quatre années qui pourrait réfuter cette opinion).

III. — EVOLUTION DU COMMERCE DU VIN A NANTES

La guerre avec l'Espagne, qui éclate le 7 janvier 1557, va influencer remarquablement sur le commerce du vin; la courbe de cette année (4), au contraire des précédentes, voit une chute nette en octobre-novembre-décembre, nous ne savons pour quelle raison, et subit une remarquable remontée en janvier où elle atteint de loin le chiffre le plus haut enregistré au cours de nos trois années, tant pour la venue du vin d'amont (qui atteint presque 3 000 tonneaux), que pour l'exportation par mer (qui dépasse 5 000 tonneaux); ensuite, la guerre amène les Anglais et les Espagnols sur les côtes de Bretagne: en avril 1557, les Espagnols tentent de s'emparer de Belle-Île, le 4 mai une petite troupe d'ennemis débarque près de Guérande; en décembre, les Anglais font une descente dans la presqu'île de Rhuys et y capturent plusieurs navires marchands; en février 1558 ils tentent une entreprise contre les îles de Houat et de Hoëdic et contre Locmariaquer, en juillet ils attaquent Brest (5); bref les mers sont peu sûres, les communications difficiles, les marchés se ferment; conséquence: la courbe dégringole brutalement et nous tombons de plus de 5 000 tonneaux en janvier à un peu plus de 300 en septembre (baisse brutale que ne suffit pas à expliquer le minimum d'été). C'est ici également le lieu de constater le parallélisme frappant de nos deux courbes: l'arrivée du vin d'amont dépend étroitement de la demande à l'extérieur: les deux domaines s'interpénètrent.

Nous ne nous étonnerons donc pas des chiffres modestes de 1558-1559, où l'exportation de vin nantais (nous n'avons pas de chiffres pour le vin d'amont) ne dépasse pas 3 800 tonneaux (6), alors qu'elle atteignait 12 214

(1) BOISSONADE, *op. cit.*, p. 224-225.

(2) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 81.

(3) *Id.*, *ibid.*

(4) Cf. graphique IV.

(5) Sur tout ceci, cf. LA BORDERIE, *Histoire de Bretagne*, t. V, p. 48.

(6) *Arch. mun. Nantes*, CC 409; décompte: 3 155 tx pipe + 315 (apparement du dixième) + 350 (vin passant en franchise, le 1/9 environ); sur ce point, cf. *infra*, p. 55, note (5).

tonneaux en 1556-1557. Le vin se révèle, à Nantes comme partout, une « marchandise étroitement soumise aux événements internationaux » (1).

Constatacion confirmée par la suite des événements: dès la paix signée le 3 avril 1559, l'exportation du vin repart certainement en flèche, comme l'ensemble du commerce de Nantes (2), comme à La Rochelle où la paix provoque l'afflux de marchands du Nord, pressés de ravitailler leurs compatriotes sevrés par la guerre (3); et désormais nous allons assister à une prodigieuse montée du trafic du vin à Nantes: nous avons conservé par une chance heureuse les relevés de l'arrivée du vin d'amont pendant une série continue de 8 années, de 1564 à 1572.

TABLAU XXXVII

Arrivée du vin d'amont de 1564 à 1572 (4)

1564-1565.....	12 519 tx	+	1 251	+	1 221 (5)	=	15 291
1565-1566.....	8 578		857	+	1 221	=	10 656
1566-1567.....	18 927	1/2	+ 1 892	+	1 221	=	22 040 1/2
1567-1568.....	20 815	1/2	+ 2 081	+	1 221	=	24 117 1/2
1568-1569.....	18 464	1/2	+ 1 846	+	1 221	=	21 531 1/2
1569-1570.....	22 818	1/2	+ 2 281	+	1 221	=	26 320 1/2
1570-1571.....	27 340		+ 2 734	+	1 221	=	31 295
1571-1572.....	28 200		+ 2 820	+	1 221	=	32 241

Progression surprenante concrétisée dans le graphique VI: de 1564 à 1572, la venue du vin d'amont quadruple presque, de 1564 à 1572, en l'espace de 8 ans, elle double.

Il faut très certainement attribuer cette progression à une demande accrue à l'extérieur: la ville de Nantes, qui s'enrichit, absorbe une part de cet excédent, mais une part seulement; le reste s'en va sur les mers. En 1568 par exemple, on peut estimer l'exportation de vin nantais à plus de 11 000 tonneaux (6); or l'exportation de vin d'amont est probablement de

(1) TROCME-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 176.

(2) Cf. *infra*, p. 74-75.

(3) TROCME-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 77.

(4) *Arch. dép. Loire-Inf.*, B 2974, 1^{er} cahier.

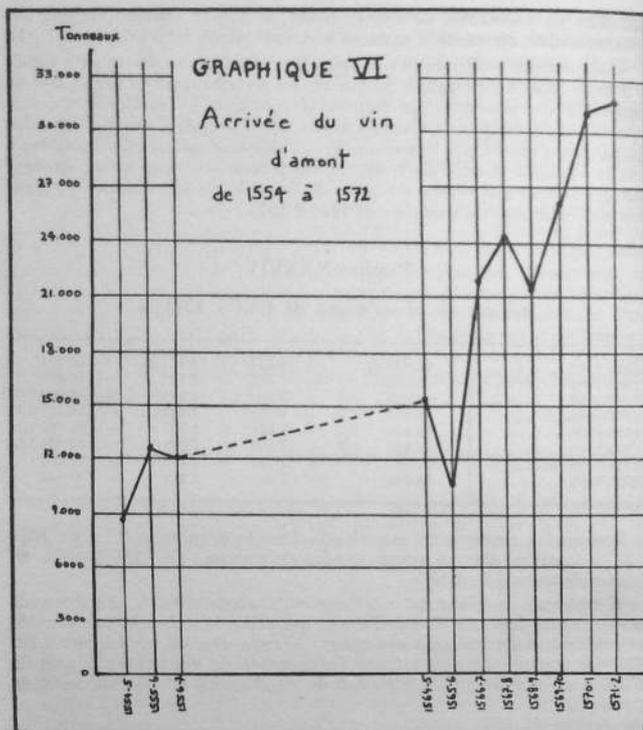
(5) Nous avons comme base les chiffres sur lesquels étaient perçus les péages; il a fallu les corriger en tenant compte de l'apurement mais aussi du passage en franchise; pour nos trois années, nous avons relevé les quantités suivantes de vin passant en franchise:

1554-1555.....	640 tx sur	8 598
1555-1556.....	667	12 691
1556-1557.....	2 347	12 227

3 664 tx sur 33 516

soit environ le 1/9; mais en prenant cette proportion nous risquons d'obtenir des chiffres trop élevés: vraisemblablement le nombre des personnes jouissant de la franchise des droits n'a-t-il pas suivi la hausse de la production du vin; plus modérément, mais plus sûrement, nous avons préféré retenir un chiffre moyen, soit 3 664:3 = 1 221. L'allure générale de la courbe restera la même; indiquons seulement qu'en prenant la proportion du 1/9, le chiffre de 1572 atteint 34 466 tonneaux.

(6) *Arch. mun. Nantes*, CC 418-419, Recette du devoir de ville pour les 2 sols par pipe de vin nantais. Nous avons pour 6 mois (de février à juillet 1568):
4 871 tx + 487 + 595 (le 1/9) = 5 953
Pour l'année, nous avons donc probablement 5 953 × 2 = 11 906 tonneaux.



17 000 tonneaux (1); cette année-là l'exportation totale doit donc atteindre 28 000 tonneaux. Même si l'exportation de vin nantais n'a pas augmenté dans la même proportion que celle du vin d'amont (plus estimé) comme en 1568, même si elle ne l'égale plus alors comme de 1554 à 1557, on peut tout de même évaluer l'exportation totale en 1572 à un minimum de 40 000 tonneaux et sans doute davantage (2).

Ces faits imposent plusieurs constatations. Nous pouvons affirmer d'abord que, jusqu'en 1572 au moins, la culture de la vigne dans le bassin de la Loire et le commerce par le fleuve n'ont pas eu à souffrir des guerres de religion; nous l'avons déjà observé pour le sel, mais ce fait apparaît de

(1) En 1568-1569, l'arrivée du vin d'amont atteint 21 531 tonneaux; comme le 1/5 environ en reste à Nantes, $21\,531 - 4\,306 = 17\,225$.

(2) Le 1/5 restant à Nantes, l'exportation du vin d'amont atteint donc : $32\,241 - 6\,448 = 25\,793$ tonneaux et l'exportation du vin nantais doit bien monter à 15 000 tonneaux (elle était de 12 000 tonneaux en 1556-1557) : si elle a suivi la même courbe que celle du vin d'amont, l'exportation totale dépasse alors 50 000 tonneaux !

façon encore plus manifeste dans le cas du vin. Et cependant, dès 1560 avec le complot d'Amboise, les guerres de religion ont commencé leurs ravages dans toute la France; la lutte reprend en 1562 avec le massacre de Vassy, et se poursuivra avec des intervalles de conciliation; en 1568 le théâtre principal de la lutte se trouve être l'Ouest, la Saintonge et l'Annis; Condé est tué au passage de la Charente à Jarnac en 1569, Saint-Jean-d'Angély est assiégé par les troupes royales; Coligny doit se battre sur la Loire à La Charité (1). Sur mer les corsaires rochelais bloquent Nantes. Mais rien de tout cela ne semble atteindre le commerce de Nantes. Donc, si « au lendemain de la paix du Cateau s'ouvre pour la France une période de luttes intestines, de dévastations, d'arrêt du travail agricole et industriel » (2), l'Ouest ne semble pas être touché par ces dévastations, au moins jusqu'en 1572. L'on voit bien les fermiers de la ville réclamer en 1567 des rabais sur le prix de leur ferme en raison des dommages causés au commerce par la guerre civile (3); mais les faits attestent malgré tout un essor général du commerce nantais, dû peut-être en partie à la situation privilégiée de la Bretagne, sa principale cliente, qui est restée longtemps à l'écart de la guerre civile (4) [de même que Nantes d'ailleurs, où les querelles religieuses n'ont guère atteint d'intensité (5)].

Un chiffre certain de 32 000 tonneaux à la venue d'amont, et un minimum probable de 40 000 tonneaux à l'exportation : que nous voilà loin des chiffres des XIV^e et XV^e siècles ! En 1355-1356, la venue des vins d'amont atteignait bien modestement 1 347 tonneaux (6); un siècle plus tard elle aura baissé encore davantage, avec 152 tonneaux en 1446-1447, et 454 en 1447-1448 (7). Comme pour le sel probablement, nous sommes en ce début de la seconde moitié du siècle à l'apogée d'une courbe; l'exportation du vin à Nantes atteint des chiffres dont on n'aura plus jamais l'équivalent jusqu'à nos jours. Après 1572 elle va probablement décliner, le commerce nantais étant à son tour entraîné dans la ruine générale. Sautons un siècle pour arriver à 1698 : total de l'exportation du vin : 8 000 tonneaux (8); le record de l'exportation au XVIII^e siècle, 13 544 tonneaux (9), atteint tout juste le tiers de notre chiffre de 1571-1572. Il y a là une régression nettement marquée du commerce du vin à Nantes, dont il serait intéressant de rechercher les causes profondes; quoi qu'il en soit, elle nous fait sentir encore plus fortement l'importance exceptionnelle des années qui ont suivi le traité de Cateau-Cambrésis, années où partout sur la côte atlantique, à Nantes comme à La Rochelle (10), on voit le commerce, dont l'élan, amorcé dans les premiers mois de 1556-57, avait été brisé net par la guerre, rebondir brusquement, et, à Nantes, s'amplifier régulièrement et puissamment jusqu'à atteindre, dans le commerce du vin, un maximum que l'on ne connaîtra plus par la suite.

(1) LA BORDERIE, *Hist. de Bret.*, t. V, p. 64.

(2) HAUSER, *La prépondérance espagnole*, Peuples et Civilisations, t. IX, p. 199.

(3) *Arch. mun. Nantes*, C 386.

(4) LA BORDERIE, *op. cit.*, t. V, p. 67.

(5) *Id.*, *ibid.*, p. 57-59.

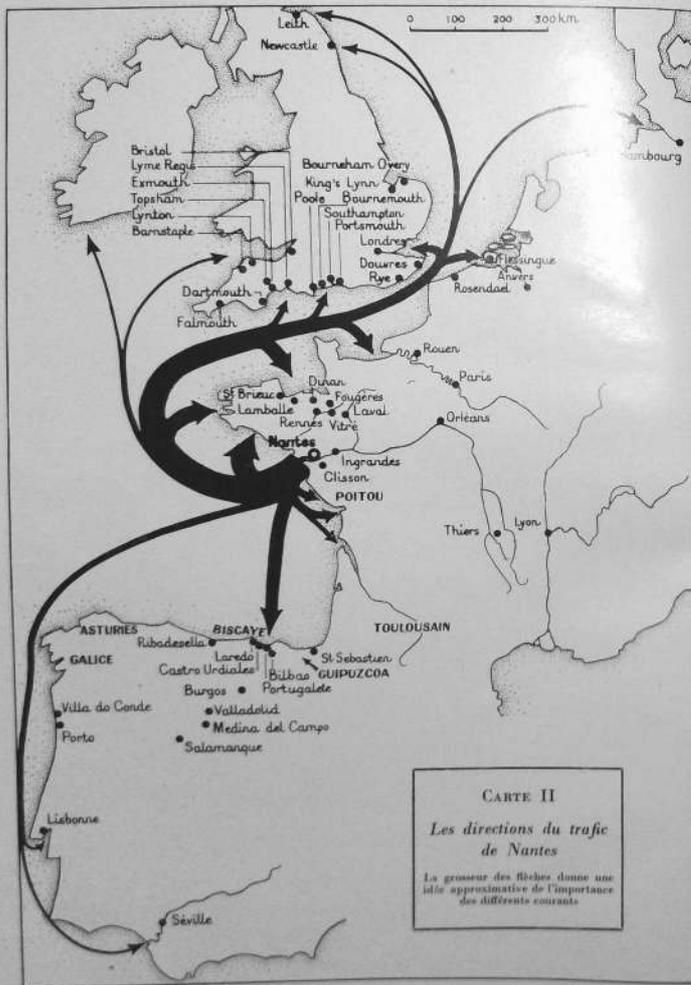
(6) BODDQUIN, *La navigation commerciale sur la Basse-Loire...*, p. 490 (recettes du péage de Champcoceaux).

(7) *Id.*, *ibid.* (recettes du péage de Rochefort-sur-Loire).

(8) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 237.

(9) *Id.*, *ibid.*, p. 240.

(10) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 77.



Chapitre IV

LES DIRECTIONS DU TRAFIC

I. — VUE D'ENSEMBLE. LA MARINE BRETONNE A NANTES

Le tableau ci-dessous donne les principales directions du trafic au départ de Nantes; nos registres ne nous ont pas permis malheureusement de dresser un tableau correspondant pour les entrées.

TABLEAU XXXVIII (1)

Répartition du trafic par directions à la sortie

	1554-1555	1555-1556	1556-1557	1566-1567
Basse-Loire.....	150	100	93	219
Sud de la Basse-Loire....	11	19	9	17
Bretagne Sud.....	548	509	654	496
— Ouest.....	74	17	58	25
— Nord.....	50	95	153	144
Prov. franç. du Nord....	2	12	24	21
— Sud.....	0	14	15	17
Angleterre.....	21	22	43	16
Ecosse.....	10	10	6	1
Irlande.....	3	1	1	—
Provinces-Unies.....	6	14	8	9
Allemagne.....	—	1	—	—
Espagne.....	8	61 (2)	15	29 (3)
Portugal.....	5	34	33	7
Destinations non indiquées	2	2	4	17
Total.....	899	928	1 141	1 018

L'aire d'expansion du commerce nantais s'arrête donc au sud à Séville (4) probablement et, vers le nord, ne doit pas dépasser Dantzig; elle englobe également Angleterre, Ecosse et Irlande. En gros ce sont là les

(1) Ce tableau ne comprend pas les barges. Nous rappelons que les chiffres de 1566-1567 sont des minimums.

(2) Plus 11 navires pour lesquels n'est pas précisée la destination : Espagne ou Portugal.

(3) Plus 7 navires pour lesquels demeure la même incertitude.

(4) Arch. mun. Nantes, IH 188. Enquête sur la cargaison d'un navire avarié par la mer pendant sa traversée de Nantes à Séville, en 1566-1567 (nous ne trouvons pas ce port cité dans nos registres, mais le plus souvent ils indiquent simplement « bassa en Espagne »).

courants traditionnels [cependant, pas de relations signalées au xv^e siècle avec le Danemark (1)]; le commerce nantais à cette époque reste encore à l'écart des routes nouvelles; pas de relations directes avec Terre-Neuve (sauf en 1566-1567 où les navires morutiers commencent à venir décharger directement leur cargaison à Nantes), ni avec les îles d'Amérique, ni avec la Méditerranée.

Le tableau XXXIX recense pour nos quatre années les ports d'attache des navires ayant fréquenté le port, non compris le trafic des escaffes, limité, formant un secteur à part du mouvement du port, et assuré presque entièrement, par des navires de la Basse-Loire ou des marais salants (ainsi le chiffre des ports de la Basse-Loire atteindrait de 1554 à 1557, respectivement : 643, 741 et 754, celui des ports de la Baie : 110, 139 et 183 navires). Ce tableau confirme le précédent, et met également en lumière la suprématie de la Bretagne dans le commerce de Nantes; comme lui, il permet de saisir un net développement des relations de Nantes avec les provinces françaises du Nord et du Sud et avec l'étranger, développement qui prend place dans l'essor général du commerce déjà constaté; les chiffres de 1566-1567, bien qu'incomplets, confirment ce développement. On doit regretter une fois de plus le rôle probable d'écran joué par les ports de la Basse-Loire, qui diminue sans doute les chiffres des relations avec l'étranger.

TABLEAU XXXIX

Ports d'attache des navires ayant fréquenté Nantes

Ports d'attache	1554-1555	1555-1556	1556-1557	1566-1567
Basse-Loire.....	186	270	146	170
Sud de la Basse-Loire....	10	14	17	10
Bretagne Sud.....	501	376	536	240
— Ouest.....	108	47	103	32
— Nord.....	26	45	65	79
Prov. franç. du Nord.....	5	12	26	26
— Sud.....	17	23	51	50
Angleterre.....	21	28	38	4
Ecosse.....	—	5	2	—
Irlande.....	—	1	—	—
Provinces-Unies.....	—	10	3	1
Allemagne.....	1	5	—	—
Pays ibériques.....	3	31	10	10
Non identifiés.....	2	3	13	23

C'est ici le lieu d'aborder le problème de la marine bretonne, au moins tel que nous pouvons le saisir à Nantes, dans ce début de la seconde moitié du siècle. De la fin du xv^e jusqu'au milieu du xvi^e siècle, on le sait, les navires bretons dominent largement sur toutes les routes maritimes (2), grâce à la position favorable de leurs ports d'attache, à mi-chemin entre les pays du Nord et la péninsule ibérique; ils sont présents partout : depuis le

Maroc et Chypre (1), Alicante et Malaga (2) sur la côte méditerranéenne d'Espagne, en passant par Séville, Lisbonne, Bilbao, Bayonne, Bordeaux, Dieppe et Rouen, les ports anglais, jusqu'à Anvers et la Baltique. On connaît les causes de cette expansion : la vocation maritime de la Bretagne, sa pauvreté qui la pousse à exporter, son prix de fret moins élevé grâce à ses petits navires (3).

Or, dans la seconde moitié du xvi^e siècle, la plupart des témoignages montrent l'effondrement de cette primauté bretonne devant la concurrence des gros tonnages nordiques; aussi bien à La Rochelle [où, sur le trajet La Rochelle-Zélande par exemple, on enregistre, contre 53 navires bretons pour 96 connus de 1534 à 1559, 6 seulement sur 53 connus de 1561 à 1565 (4)], qu'à Arnemuïden et à Middelburg, avant-ports d'Anvers (5). La mode passe aux gros tonnages, au détriment des légères nefes bretonnes qui dépassent rarement 80 tonneaux.

Pouvons-nous saisir à Nantes le contre-coup de cette décadence pour la période limitée dont nous nous occupons ? Au moins enregistrons-nous en 1555-1556 l'arrivée en force de 6 navires nordiques, jaugeant à eux six 1 182 tonneaux, soit près de 200 tonneaux chacun, et qui emportent plus du tiers du blé exporté vers le Portugal (6); ils ne reviennent pas l'année suivante (un seul navire nordique cette année, mais de taille : 421 tonneaux); par contre, dix barques olonnaises, spécialisées comme les bretonnes dans le transit (7), apparaissent brusquement dans un secteur réservé jusque là aux Bretons : le commerce avec les pays ibériques.

Mais à Nantes intervient un élément particulier : la prépondérance des navires de la Basse-Loire dans ses relations avec l'étranger; elle n'utilise que peu les autres navires bretons, en particulier ceux des ports de la Bretagne Ouest : Penmarc'h, Audierne, Bénodet, spécialisés cependant dans le trafic international; et la décadence qui les atteint ne se fera que peu sentir à Nantes. De plus, nos chiffres sont trop rapprochés dans le temps et trop limités pour avoir valeur de preuve; ils constituent cependant un indice qui semble bien confirmer les conclusions déjà admises sur ce sujet.

II. — L'ARRIERE-PAYS, LA BASSE-LOIRE ET LA BAIE

Avec son arrière-pays, Nantes entretient, par l'intermédiaire d'une batterie abondante et lucrative, des rapports dont on a vu l'importance; rapports facilités par l'action de la « Communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle », bien étudiée par Mantellier. Organisée dès le xiv^e siècle (on en trouve mention pour la première fois en 1344) (8), elle rassemble une fois par an à Orléans, centre le plus important du commerce fluvial, des délégués

(1) DELAPOSSE, *Marins et marchands bretons à La Rochelle aux XV^e et XVI^e siècles*, p. 8.

(2) F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, p. 476 et 478.

(3) MOLLAT, *Le commerce maritime breton...*, p. 17-20.

(4) DELAPOSSE, *op. cit.*, p. 4.

(5) UNGER, *De scheepvaart der Bretons naar de Walscherde Reede in de XV^e en XVI^e eeuw*, p. 234.

(6) Cf. *infra*, p. 73.

(7) TROCMÉ-DELAPOSSE, *op. cit.*, p. 73.

(8) Pour tout ceci, cf. P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 44-45, ou p. 137-139, d'après Mantellier.

(1) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 96.

(2) M. MOLLAT, *Quelques aspects du commerce maritime breton à la fin du Moyen Age*, *Mém. de la Soc. d'Hist. et d'Archéol. de Bret.*, t. XXVIII, 1948, p. 5-21.

de 22 villes, dont Nantes. Grâce aux recettes fournies par le droit de « boète », levé par autorisation royale sur les marchandises du trafic fluvial, elle a pu, tout au long du xv^e et du xvi^e siècles, mener une action vigoureuse en faveur de ce trafic (engageant des procès pour soutenir ses membres en conflit avec différentes autorités tracassières, parvenant à faire régler et même supprimer de nombreux péages au cours du xvi^e siècle principalement), et par contre-coup en faveur du commerce de Nantes.

Les ports de la Basse-Loire jouent un rôle capital dans ce commerce. De Nantes à Saint-Nazaire s'échelonnent sur les deux rives de la Loire 17 ports, petits et grands, auxquels on peut ajouter ceux de Pornichet, Saillé et surtout Le Pouliguen et Le Croisic, ainsi que, de l'autre côté de l'embouchure, La Plaine et Pornic : ouverts déjà davantage sur la mer, mais pris tout de même dans la sphère d'influence de Nantes (cf. carte I, p. 38). En fait, seuls les plus importants ont droit au titre de ports; la plupart sont probablement à peine équipés.

Dominant exclusivement, grâce à leurs barges, la descente du vin, ils prennent encore la première place dans le trafic du sel, le cabotage avec les régions voisines et même, dans le commerce avec l'étranger. Ils assurent le 1/3 du trafic du port, les 2/3 si l'on ajoute le trafic des escaffes.

Montoir, alors le principal port, pour le commerce du sel et du vin, arme 73 barques ou navires en 1554-1555. Méan et Lavau jouent le même rôle à un degré moindre. Donges, par contre, ne participe absolument pas au transport du sel et n'arme guère de navires. Avec Rohars, spécialisé dans les relations avec les pays ibériques (1), ces ports dominent ceux, comme La Taillée, la Rannée, qui reçoivent d'assez grosses quantités de vin, mais n'arment strictement aucun navire.

A partir de Saint-Nazaire, l'emprise de la mer s'affirme davantage : Le Pouliguen appuyé sur les marais salants, Le Croisic largement ouvert à la vie maritime, connaissent comme ports un mouvement dont nos registres ne nous donnent vraisemblablement qu'une faible idée : ils indiquent par exemple une moyenne de 70 navires ou barques armées par Le Croisic (chiffre relevé exactement en 1554-55) ; or en 1558, année de guerre cependant, 61 navires du Croisic se trouveraient à Lisbonne (2). Les relations avec l'Espagne et surtout le Portugal, pour lequel ce port affrète des navires de 60 à 70 tonneaux chargés de blé, relations dont l'importance est attestée par l'existence d'un quai des Portugais au Croisic (3), sont le principal aspect de son activité : il se consacre peu au transport du sel (en 1554-1555, 13 navires contre 114 au Pouliguen), mais ses barques assurent l'arrivée des 9/10 de la morue à Nantes. La longueur de la pancarte des droits à percevoir à l'entrée du port (4) montre bien l'importance de son trafic.

Au sud de la Basse-Loire se détache une petite région, intermédiaire entre la Bretagne et les ports français plus au Sud, et formant en même temps un tout isolé : la baie de Bourgneuf; le sel y attire le commerce : en 1542, plus de 200 vaisseaux s'y seraient trouvés rassemblés (5); l'on y trouve fer, acier, goudron, brai, résine, liège, huile, savon..., (6); c'est

(1) Sur Rohars, cf. D. BARTHÉLÉMY, *Une cité ignorée de la Loire-Inférieure : la ville de Rohars*, Bull. Soc. Archéol. Nantes, 1925, p. 41-59.

(2) CAILLO, *Notes sur Le Croisic*, p. 222.

(3) Id., *ibid.*, p. 221.

(4) Cité dans *Instructions...*, p. 27-28.

(5) GUILLOUX, *op. cit.*, p. 20.

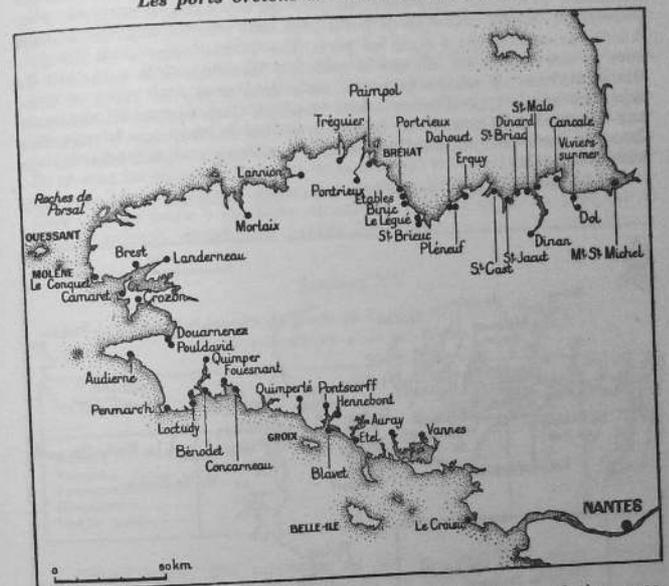
(6) Id., *ibid.*, p. 22.

probablement de là que proviennent sur des barges une partie de ces marchandises à Nantes; mais malgré tout les relations entre la Baie et Nantes, si l'on met à part le sel, restent faibles.

III. — LA BRETAGNE.

CARTE III

Les ports bretons en relations avec Nantes



Ce qui frappe aussitôt sur une carte des ports bretons en relations avec Nantes, c'est la vie étonnante qui apparaît sur tout le littoral : du Mont-Saint-Michel à l'embouchure de la Basse-Loire (sans y comprendre celle-ci ni la Baie), on ne compte pas moins de 69 ports identifiés; en englobant les ports de la Basse-Loire et de la baie et les ports non identifiés, mais à peu près certainement bretons, nous parvenons à un total de 123, et encore certains ports ne devaient pas entretenir de relations avec Nantes. Dispersion prodigieuse de la vie maritime ancienne, facilitée évidemment par le profil découpé de la côte où peuvent s'abriter à l'aise tous ces petits ports, mais dont la cause profonde est bien l'activité maritime de la Bretagne, plus développée peut-être qu'à aucune autre époque.

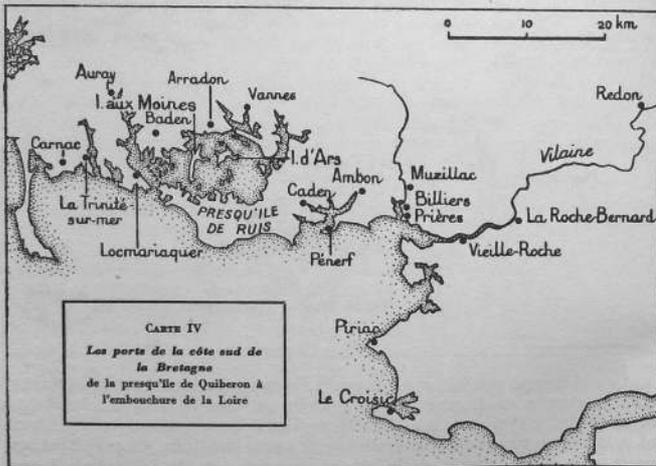
Au xv^e siècle déjà, des fragments des registres d'entrée du port de Blavet (l'actuel Port-Louis) indiquaient l'existence sur les côtes du Morbihan et de la Loire-Inférieure de 16 lieux d'armement, dont deux ou trois fort difficiles à identifier (1); pour notre part, nous en avons relevé 20,

(1) Y. FORGET, *Le mouvement du port de Blavet*, Mém. Soc. Hist. de Bret., t. XXIV, 1944, p. 53-59.

la plupart se trouvant sans doute également dans les environs de la Basse-Loire ou le long de la côte sud de la Bretagne, régions proches de Nantes (1).

Tous ces ports n'ont d'ailleurs pas droit à ce titre, la plupart n'étant probablement que des havres naturels sans équipement, s'installant dans tous les recoins de la côte, criques, baies, fonds de rias, où l'on pouvait facilement échouer les barques à l'abri du vent et de la mer; il n'était pas nécessaire qu'il y eût agglomération pour qu'il y eût armement, et c'est pourquoi d'ailleurs beaucoup de ports cités sont pratiquement impossibles à localiser exactement : ainsi les ports dits de Morbihan et de Rhuis : nous ne connaissons en fait que le golfe du Morbihan et la presqu'île de Rhuis, abritant de nombreux ports, mais dont aucun ne porte ce nom. Ajoutons que le type d'embarcations employé, d'un tonnage médiocre et aux flancs rebondis pour éviter les inconvénients de l'échouage bi-quotidien dans ces ports inorganisés (2), facilitait beaucoup l'implantation de ces havres naturels.

Seuls certains ports jouissaient donc d'un équipement complet, tels



(1) Les principaux sont Guer, dont 15 navires ou barques viennent à Nantes en 1554-1555 (il y a de nombreux Guer, Le Guer, ou Kaër, dans le Morbihan, mais aucune identification n'est satisfaisante), La Bracqualeau (ou La Brecaleane), 6 barques en 1556-1557, Les Alliers, but de 17 sorties en 1556-1557, tous les trois très probablement sur la côte du Morbihan; de même que Paimpourt, Rocheron, Saccé, Saint-Goustan, Ville de Rays (qui est peut-être Ville de Ruys, du nom de la péninsule de Rhuis, dans le Morbihan) tous cités une ou deux fois; à la Basse-Loire appartiennent probablement Douce, La Quiriolle, Le Moulin Perrin, Veuz ou Beuz, Quatrevean; à la Bretagne ouest peut-être Brohard; enfin La Salle, Piron, Regnard, Saint-Coulomb (ou Coullons), et Villedue doivent se répartir sur la côte nord. Quant à Ploëmeur, ce peut être Ploëmeur, dans le Morbihan (arr. et cant. Lorient), Plomeur (Finistère, arr. Quimper, cant. Pont-l'Abbé), ou Plomeur-Bodon (Côtes-du-Nord, arr. Lannion, cant. Perros-Guirec).

(2) M. LE LANNOU, *Ports et havres de Bretagne*, p. 188-189.

Quimper, Vannes, Auray, aux beaux quais en pierre aujourd'hui désertés par un trafic somnolent ou mort; la Bretagne maritime a connu à cette époque une animation jamais retrouvée depuis, et dont à Nantes même nous ne saisissons que le reflet.

De la Bretagne sud, très proche, nous avons cependant une vue plus complète. Le centre en est l'indentation majeure du golfe du Morbihan qui abrite dans ses replis une dizaine de ports en pleine activité (cf. carte IV), dont les deux plus grands de cette côte, Auray et Vannes; Vannes, outre son rôle de port au vin, vend sardines, fer et miel à la Hollande d'où elle importe poêles et chaudrons de cuivre (1). Vus de Nantes, Vannes et Auray, avec Quimperlé, Hennebont, Pontscorff, Vieille Roche et d'autres sont à ranger dans la catégorie des ports en relations actives avec Nantes, mais par l'intermédiaire d'autres navires que les leurs; ils paraissent réserver ceux-ci aux voyages lointains (de fait les trois seuls navires d'Auray relevés au cours de nos quatre années sont envoyés sur la route d'Espagne). Et ce sont les autres petits ports de la côte qui vont s'attacher à ravitailler Vannes, Auray et autres en vin; deux centres se sont véritablement spécialisés dans ce trafic : Morbihan et surtout Pénérif; qu'on en juge par le tableau suivant, dressé pour l'année 1555-1556.

TABLEAU XL

Les deux catégories de ports de la côte Sud de la Bretagne : « récepteurs » et caboteurs.

« Récepteurs »	But des sorties	Navires venus	Caboteurs		
			But des sorties	Navires venus	
Auray.....	124	1	Pénérif.....	15	191
Vannes.....	85	—	Morbihan.....	55	77
Pontscorff.....	54	1			
Hennebont.....	39	—			
Vieille Roche.....	39	1			

Pénérif reçoit 176 tonneaux de vin en 1555-1556 alors que ses barques en ont transporté 1962; vu de Nantes il apparaît en effet comme un port de barques d'une vingtaine de tonneaux, au trafic pratiquement limité à la côte sud (un seul navire pour le Portugal en 1556-1557).

Morbihan par contre apparaît sur les routes internationales : guère dans nos registres (trois navires vers l'Espagne pour nos quatre années), mais nous savons qu'en 1533-1534, 30 de ses navires se trouvaient à Arnemuiden sur un total de 808 bretons et 15 encore en 1566-1567 (2); rôle international également de Blavet, qui à la fin du xv^e siècle reçoit dans son port 50 à 60 navires dont la majeure partie d'Espagne, d'Angleterre, de Flandre ou de Zélande (3), et qui tient un bon rang lui aussi à Arnemuiden [60 navires en 1533-1534 (4)]; comme au xv^e siècle (5) c'est un centre d'exportation vers Nantes de lard et de céréales.

(1) *Id.*, *ibid.*, p. 186.

(2) UNGER, *op. cit.*, p. 234, notes 3 et 4.

(3) H.-F. BUFFET, *Le vieux Port-Louis*, p. 5.

(4) UNGER, *op. cit.*, p. 234, note 4.

(5) FORGET, *op. cit.*, p. 51.

Il faudrait étudier chaque port isolément : Groix, l'île aux forts tonnages, qui atteignent 150 tonneaux (1) (mais nous n'en avons pas eu d'exemple à Nantes), bien placée sur les routes internationales : un de ses navires revient de Chypre en 1561, un autre va à Safi, Sainte-Groix et au cap de Gué en 1563 (2); Belle-Ile, centre d'exportation de céréales et de peaux de moutons, Redon même (à l'intérieur des terres, mais facile à atteindre par la Vilaine), qui a connu la prospérité au xiv^e siècle, quand y affluaient les vins du Poitou et de l'Aunis, le sel de Guérande, les fers d'Espagne (3); fait curieux : le chiffre des sorties vers Redon passe de 4,5 et 7 pour nos trois premières années, à 68 pour 1566-1567 !; montée remarquable qui se situe probablement dans l'essor général du commerce nantais (Redon servait peut-être de relais pour la montée du vin vers Rennes).

En fait, chaque port possède son individualité propre, et, pour la plupart, nous ne pouvons saisir à partir de Nantes, qu'un reflet de leur activité.

**

Cette restriction vaut encore plus pour les ports de Cornouaille et du Léon; et cependant ils se situent à l'extrémité ouest de la Bretagne, escale obligatoire sur le grand axe du nord au sud, ce qui leur permet de jouer un grand rôle international.

Penmarch, le principal, n'a pas été la grande agglomération que certains se sont plu à comparer à Nantes; sa prospérité, réelle, s'est appuyée d'abord sur les pêcheries et les sécheries du « poisson de Carême » : congros, juliennes, merlus et maquereaux (mais la découverte des banes de Terre-Neuve au début du xv^e siècle a concurrencé sérieusement la vente des merlus séchés); ses commerçants ont été d'abord des pêcheurs, et c'est montés sur des barques de pêche de 15 à 40 tonneaux qu'ils ont commencé à assurer le cabotage avec les ports bretons (4). Mais ensuite ils se sont lancés hardiment sur les mers, et pendant toute la première moitié du siècle ils ont pris la première place parmi les navires transporteurs bretons, les « rouliers des mers » : à Arnemuiden, avant-port d'Anvers, on compte en 1533-1534 270 navires de Penmarch sur un total de 808 navires bretons (5).

Penmarch, Audierne, qui prend la première place dans le transport du vin d'Aunis vers la Bretagne (6), Crozon, Le Conquet, Pouldavid, qui fréquentent dans cet ordre d'importance La Rochelle de 1534 à 1565 (7), voilà des noms que l'on retrouve sur les grandes routes maritimes pendant la première moitié du siècle, et que l'on devrait normalement retrouver à Nantes avec la même importance.

En fait, ils ne participent que faiblement au trafic de Nantes avec l'étranger; en 1555-1556, 5 navires du Conquet viennent ensemble charger du vin pour l'Ecosse, mais le fait reste assez exceptionnel pour

(1) DELAFOSSE, *op. cit.*, p. 7.(2) *Id.*, *ibid.*, p. 8.(3) LE LANNOU, *Géographie de la Bretagne*, t. II, p. 120.(4) Sur tout ceci, cf. C. VALLAUX, *Penmarch aux XVI^e et XVII^e siècles*, p. 25, 27 et 33.(5) UNGER, *op. cit.*, p. 234, note 3.(6) DELAFOSSE, *op. cit.*, p. 14.(7) *Id.*, *ibid.*, p. 6.

être signalé; là comme ailleurs, ils sont barrés par les ports de la Basse-Loire.

Dans l'ensemble ils prennent une place assez modeste dans le commerce nantais, envoient sardines, merlus, maquereaux, congros, juliennes, un peu de céréales, et reçoivent du vin.

Ajoutons que nous ne voyons pas apparaître à Nantes, Saint-Pol-de-Léon qui tient pourtant une bonne place à Arnemuiden (50 navires en 1533-1534) (1); Morlaix n'envoie aucun navire, mais est un but assez fréquent pour les sorties; son importance s'affirmera à la fin du xv^e siècle, quand il exportera en Espagne des toiles, cuirs, beurres et graisses, en ramènera vin, oranges, huile, ainsi que de Bordeaux des vins et de Guérande du sel, et réexportera en Espagne draps et étain d'Angleterre (2).

**

Malgré le difficile passage « au-delà des raz », les ports de la côte nord participent bien davantage au commerce de Nantes. Deux grands groupes apparaissent : celui de la Rance avec Dinard et surtout Saint-Malo et Dinan, et celui de la baie de Saint-Brieuc. Là aussi on distingue les grands ports (Saint-Brieuc, Dinan, Saint-Malo) qui dédaignent d'assurer eux-mêmes leur trafic avec Nantes, et les ports caboteurs, tel Erquy, comme le montre le tableau suivant, dressé pour l'année 1555-1556.

TABLEAU XLI

Les deux catégories de ports de la côte Nord de la Bretagne : « récepteurs » et caboteurs

« Récepteurs »	But des sorties	Navires venus	Caboteurs	But des sorties	Navires venus
Saint-Brieuc.....	27	—	Erquy.....	—	23
Dinan.....	14	—			
Saint-Malo.....	8	1			

Caneale, Binic, Portrieux, Etalles, et surtout Saint-Malo prennent une part accrue dans le commerce de la morue à Nantes, alors qu'ils n'y apparaissent presque pas pour nos trois premières années; ainsi s'annonce le rôle de Saint-Malo comme grand port morutier aux xvii^e et xviii^e siècles.

D'une côte à l'autre de la Bretagne a lieu un incessant mouvement de barques qui amènent à Nantes divers produits bretons et en ramènent du vin, mouvement dont le tableau suivant dressé pour l'année 1555-1556 donnera une idée.

(1) UNGER, *op. cit.*, p. 234, note 4.(2) LE LANNOU, *Ports et havres de Bretagne*, p. 187.

TABLEAU XLII

Importance des différentes régions de la Bretagne dans le trafic Nantes-Bretagne

Navires	A destination de :			
	Basse-Loire	Bretagne sud	Bretagne ouest	Bretagne nord
De la Basse-Loire.....	98	154	—	29
De la Bretagne sud.....	3	327	1	7
— ouest.....	3	7	17	1
— nord.....	—	1	—	35
Non bretons.....	1	2	—	7

Plusieurs caractères apparaissent : la prédominance de la Basse-Loire, l'autonomie de la Bretagne ouest qui assure elle-même son trafic, une certaine part prise par les navires non bretons, anglais et surtout normands, dans le trafic avec la Bretagne nord (qui se trouve sur leur chemin de retour).

Ainsi peut-on caractériser le trafic Nantes-Bretagne, en disant que la Bretagne constitue pour Nantes un centre d'approvisionnement en denrées agricoles et alimentaires (poissons, céréales, lard, beurre, cuirs), et un magnifique débouché pour son vin, et que ce trafic, de même que les courants qui s'entrecroisent d'une côte à l'autre, reste exclusivement l'apanage des Bretons.

IV. — LES PORTS FRANÇAIS

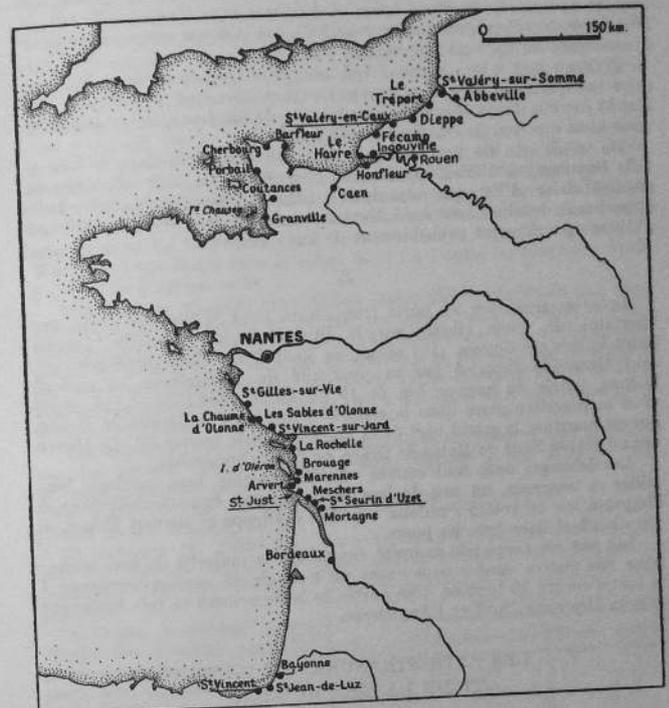
Au sud de la baie de Bourgneuf, La Rochelle englobe dans sa zone d'influence quelques ports comme Olonne (sans doute La Chaume d'Olonne, et non Les Sables-d'Olonne, situés à proximité : ceux-ci sont cités nommément), Saint-Gilles-sur-Vie, Jard, l'île d'Oléron. Par contre, c'est plutôt à Bordeaux que se rattachent Brouage, Marennes, Arvert (probablement l'Allevret de nos textes), Mortagne, Saint-Just, Meschers (orthographié Meche), Saint-Seurin-d'Uzet (sans doute le Saint-Surlin de nos textes); Berinste (?) et Rebero (?), que nous n'avons pu identifier mais qui envoient des navires chargés de pastel, appartiennent sans doute à cette région. Enfin, à la limite de la frontière espagnole, Bayonne, Saint-Jean-de-Luz et Saint-Vincent (1) restent à part (cf. carte V).

Malgré la proximité, les relations de Nantes avec tous ces ports ne sont pas très étroites : la concurrence de La Rochelle et de Bordeaux lui interdit tout envoi de vin (qui constitue les 9/10 de ses exportations); les seuls envois notables sont l'ardoise, vers La Rochelle, et la « mollage »;

(1) C'est probablement là qu'il faut localiser le Saint-Vincent signalé dans nos registres, en relations fréquentes à la même époque avec La Rochelle (TROCME-DELA-FOSSE, *op. cit.*, p. 104, note 7). Mais ce peut être aussi Saint-Vincent-sur-Jard, dans l'arrondissement des Sables-d'Olonne.

CARTE V

Les ports français en relations avec Nantes
(Sont soulignés les noms des ports dont l'identification est douteuse)



les retours : plâtre, goudron, brai, résine des Landes, pastel, donnent lieu à un trafic plus important.

Les relations sont assurées surtout par Saint-Gilles et Olonne.

TABLEAU XLIII

Importance des ports français du Sud d'après les arrivées à Nantes

Ports d'attache	Saint-Gilles	Olonne	Oléron	La Rochelle
1554-1555.....	10	6	1	—
1555-1556.....	9	9	1	—
1556-1557.....	20	21	—	10
1560-1567.....	3	5	11	—

Les navires d'Oléron et de La Rochelle, presque entièrement absents à Nantes les trois premières années, apparaissent brusquement en nombre en 1566-1567, porteurs de morue.

Les navires de Saint-Gilles et surtout d'Olonne, de même tonnage que les navires de la Basse-Loire et jouant comme eux, semble-t-il, le rôle de transporteurs universels, leur font une sérieuse concurrence pour le transport du blé vers le Portugal.

Plus au sud, c'est le pastel qui accroît les relations avec Nantes : pour ces quatre années, l'on enregistre respectivement à Nantes : 0,1, 5 et 13 navires de ces régions ; un seul navire de Bordeaux, qui n'entretient pour ainsi dire pas de relations avec Nantes.

De même que les ports basques : 2 navires de Saint-Jean-de-Luz et 1 de Bayonne, en 1555-1556, viennent charger du blé pour l'Espagne ou amènent acier (d'Espagne sans doute), liège et résine ; mais chair, huile et barbes de baleines amenées à Nantes par des navires de Saint-Gilles ou d'Olonne proviennent probablement de leurs pêches.

*

**

Le commerce avec les ports français au nord se disperse entre une vingtaine de ports alignés sur le littoral depuis Granville jusqu'à Saint-Valéry-sur-Somme (1) ; aucun ne jouit d'une réelle prédominance, sauf Granville favorisé par sa proximité de la Bretagne, et surtout Dieppe, patrie du hareng, but de 15 sorties en 1556-1557 et qui prend ainsi la première place dans le commerce nantais aux dépens de Rouen, qui est pourtant le grand port de la Manche à cette époque (2). Le Havre, appelé Hable Neuf ou Hable de Grâce, ne fait qu'apparaître.

Les échanges nous sont connus : hareng, baleine, brai, goudron, bouteilles et lanternes, un peu de froment et de pois exceptionnellement, à l'importation au retour : ardoise expédiée à Dieppe et surtout Rouen, et vin distribué dans tous les ports.

Les navires normands assurent eux-mêmes la majorité de leur trafic : pour nos quatre années nous avons un total de 45 navires normands à la sortie contre 13 bretons. Une partie de leurs retours se fait également vers la Bretagne Nord et l'Angleterre.

V. — LES PAYS ETRANGERS DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD

Les Iles Britanniques. — Les relations avec les Iles Britanniques sont anciennes et très actives, surtout depuis le xv^e siècle (3), entre les côtes anglaise et bretonne, reliées plus que séparées par la Manche ; c'est le long de toute la côte sud, principalement à l'extrémité sud-occidentale, que se dispersent une trentaine de ports dont nos registres nous fournissent les noms (cf. carte III). Aucun, sauf Londres (but de 24

(1) Encore n'avons-nous pu identifier avec certitude Arque (peut-être Arques, dans le Pas-de-Calais, sur l'Aa), Briqueville, Ingreville (peut-être Ingoville près du Havre), Langreville, Vatreville ; Le Pontaubos (?) où un navire de Granville décharge du vin, n'est peut-être pas en Normandie ; le Saint-Valéry signalé dans nos textes peut être Saint-Valéry-en-Caux ou plutôt Saint-Valéry-sur-Somme, qui entretient des relations avec La Rochelle à la même époque (TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 147).

(2) LE PARQUIER, *op. cit.*, p. 30.

(3) POCQUET DU HAUT-JUSSÉ, *François II, duc de Bretagne et l'Angleterre...*, chap. X, Les relations commerciales.

sorties et port d'attache de 25 navires venus à Nantes pour nos quatre années), et Jersey, qui joue un rôle d'intermédiaire entre Bretagne et Angleterre, ne jouit d'une réelle prééminence.

Il faut signaler le rôle d'intermédiaire des îles anglo-normandes (particulièrement Jersey), favorisées par leur position.

Tous ces petits ports aujourd'hui sont assez difficilement identifiables, difficulté aggravée par la graphie phonétique de nos receveurs : ainsi Arcennes (ou Arteveyne, Artemne, Ertemene...) (1), Bourneham (peut-être Bourneham Overy sur la Mer du Nord ou Bournemouth), Chantorme (peut-être une autre graphie de Southampton), Cheston, Ellemot (peut-être Exmouth, sur la Lyme Bay), Epsom, Gorme, Jarmine (ou Journemene), Linston (peut-être Lipton, sur le canal de Bristol), Racif, Rehoug (†), Tapeson (ou Topsrem, Trocham ; peut-être Topsham). Par contre Basse Table est sans doute Barnstable, sur le canal de Bristol, La Rye est Rye, petit port au sud-ouest de Douvres, Le Lynn (orthographié aussi Le Lin, Lane...) est peut-être King's Lynn, sur la baie du Wash, ou Lyme-Regis dans la Lyme Bay ; La Poulle est sûrement Poole, à l'ouest de Bournemouth.

D'Angleterre viennent vers Nantes étain, plomb, (exportés par Poole surtout), un peu d'acier et de fer, des draps, des poissons (sardine, hareng et « papillons »), du charbon de terre par Newcastle et Cheston, des peaux de mouton et de veau, de la chandelle et du suif, de la chaux et du plâtre en petites quantités, un peu de lin et quelques balles de laine. Les retours portent essentiellement sur le vin, puis sur les pruneaux, les ardoises, et un peu sur les toiles.

Les relations avec l'Angleterre sont assurées presque exclusivement ce trafic n'emploie guère des deux côtés que des barques d'assez faible tonnage, de 20 à 30 tonneaux (en 1556-1557 sur 37 navires anglais, 3 seulement dépassent 60 tonneaux).

L'Ecosse entretient avec Nantes des rapports commerciaux moins importants : deux ports sont signalés : le petit Liet (sans doute Leith, à proximité d'Edimbourg) ; et Coussarin ou Coussain (†).

L'Ecosse envoie saumons et harengs, et importe de Nantes vin et pruneaux. Le trafic est davantage assuré par des navires bretons (pour ces quatre années un total de 18 bretons contre 7 écossais à la sortie).

L'Irlande, pays pauvre, reste en dehors du trafic : un seul navire d'Irlande amenant des cuirs pendant nos quatre années, et un total de 5 sorties, comprenant encore du vin.

(1) E. LE PARQUIER, *op. cit.*, p. 11, suggère Artenoye (aussi Hautonne ou Southampton), mais nous trouvons Southampton désigné par Hautonne, ou La Fleur d'Hautonne. PARFOURU, *op. cit.*, p. 386, suggère pour un navire de Termenes : Arte-meur ou mieux Dartemur (Dartmouth). Probablement anglais, et pas plus identifiables sont : Ile Bourg, Sandomy et Capzen (ou Capsen).

(2) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 149.

TABLEAU XLIV

Part respective des navires bretons et anglais dans le commerce avec l'Angleterre

	Sorties vers Angleterre	
	Navires anglais	Navires bretons
1554-1555...	21	—
1555-1556...	28	2
1556-1557...	36	7
1566-1567...	14	—

Pour toutes ces relations avec les Iles Britanniques, c'est encore la Basse-Loire qui prend la première place parmi les Bretons (pour nos quatre années un total de 25 contre 7 aux autres ports bretons).

Les Provinces Unies. — Leurs relations avec Nantes apparaissent encore peu importantes; elles intéressent surtout Anvers, et son avant-port Flessingues; autres ports cités : Le Jehan en Flandre (?), Gringuesac (?), Hamoningues (?); Rozendael n'est sans doute pas Roozendaal, bourg du Nord-Brabant, mais Rosendaal, sur la Mer du Nord, un peu à l'est de Dunkerque. Nous connaissons les marchandises échangées : hareng surtout, brai, goudron, des chaudrons et un peu de cire à l'exportation, vin et pruneaux à l'importation.

Les Bretons (et surtout encore une fois ceux de la Basse-Loire) prennent une bonne place dans ce trafic, au moins par le nombre (pour les sorties vers les Provinces-Unies, on compte pour nos quatre années 21 navires bretons sur un total de 31); mais il faut prendre garde au tonnage nettement supérieur des lourds navires flamands.

Sans doute ces relations se développeront-elles vers la fin du siècle, quand Hollande et Zélande vont devenir le centre commercial de l'Europe occidentale.

Les ports allemands. — Les seuls cités sont Hambourg et Dantzic; leurs navires amènent hareng et goudron, peut-être chargés à leur passage en Flandre; en retour une seule exportation de vin vers l'Allemagne, mais de taille (177 tx). Les lourds navires allemands, dantziens particulièrement, arrivent surtout en 1555-1556 à Nantes, attirés par le trafic du blé vers le Portugal.

VI. — L'ESPAGNE ET LE PORTUGAL

Les relations entre les pays ibériques sont solidement nouées depuis près de deux siècles : dès le XIV^e siècle sont signés entre le duc de Bretagne et le roi de Castille et de Léon des traités qui, renouvelés tout au cours du XV^e siècle, vont y assurer à la Bretagne, et par contre-coup à Nantes, une place prédominante (1). Liens commerciaux que renforcera, à partir de 1530, la création de la « Contractation » (2), sorte de confrérie groupant à la fois marchands espagnols de Bilbao et marchands nantais : tout le commerce avec Bilbao se fait obligatoirement par l'intermédiaire de cette « Compania de los Senores del Salvo Conducto »; Nantes et Bilbao se sont d'autre part concédé mutuellement des réductions de péages sur les principaux produits échangés, et c'est pourquoi ce port accapare une grande partie du trafic Nantes-Espagne.

La plupart des ports d'Espagne en relations avec Nantes se trouvent naturellement sur la côte Nord : et d'abord Bilbao, le principal débouché des royaumes de Biscaye et de Navarre, avec son avant-port Portugalète (peut-être le Portugalles que nous trouvons dans nos textes, à moins évidemment que ce ne soit le Portugal simplement); puis Laredo (orthographié La Rede) et Ribadisella (Rippe de Saigle), Castro, qui peut être Castro Urdiales entre Portugalète et Laredo, ou Castropol, plus à l'Est. Au Portugal appartiennent Porto, Villa do Conde, et Lisbonne, but principal des sorties au départ de Nantes, mais qui n'arme aucun navire pour

ce trafic. Et puis nous trouvons une dizaine d'autres ports non identifiés : Bermeaux ou Vermeau, Debucor (?), Douce, Gadelou ou Gadeloupe, Guietye, Lamer, Porto Saint-Onges, ou Port Sainetongne, Sandiagio, un port que l'on peut lire Saint-Celesten, mais qui peut être Saint-Sébastien, port du nord de l'Espagne que nous retrouvons en liaison avec La Rochelle (1), et Suette.

Il ne semble pas qu'aucun de ces ports (sauf Bilbao et Lisbonne pour le Portugal) domine réellement les autres (mais les registres n'indiquent pas le plus souvent pour les sorties le nom du port de destination, seulement le pays : Espagne ou Portugal).

Nous connaissons l'importance et la variété des produits échangés entre pays ibériques et Nantes : à l'exportation : fer et acier de Biscaye, laine de Castille, fruits d'Andalousie (oranges et citrons principalement, et aussi olives et figues). Mais cette liste comprend encore bien d'autres produits variés, mais en faibles quantités. Signalons la réexportation vers l'Espagne de produits reçus de Bretagne; un peu de « saune », de lard, de suif, d'huile, de moutarde, quelques euirs, quelques poissons : merlus, sardines ou morues, mais tout cela en faibles quantités; c'est tout ce que les registres offrent d'un rôle possible de transit entre pays du nord et Espagne par Nantes.

L'on a vu l'exportation du blé au départ de Nantes; le Portugal, plus démuné sans doute, reçoit la presque totalité des envois de blé; il est d'ailleurs forcé de s'adresser également à La Rochelle (2).

TABLEAU XLV
Répartition du blé
exporté entre Espagne et Portugal

	Espagne	Portugal
1554-1555..	—	58 muids
1555-1556..	92 muids 9 set.	2 438 — 9 s. (8)
1556-1557..	45 muids	3 825 — 9

Le trafic des blés réclame des navires de gros tonnage pour l'époque : 60-70 tonneaux et même 100 tonneaux; en 1555-1556 et 1556-1557, la demande de blé est tellement forte que l'on doit faire appel, les navires bretons étant débordés, non seulement aux barques d'Olonne, mais aux lourds navires flamands : voici qu'arrivent coup sur coup en février 1556 le *Sauveur*, d'Anvers, qui charge 182 tonneaux, en mars le *Pierre*, d'Anvers également, 90 tonneaux; le 1^{er} avril voit l'arrivée du *Lièvre* et du *Lieupit* (?) de Dantzic, de 180 et 240 tonneaux, et du *Saxon* (?) d'Anvers, 80 tonneaux, le 4, de la *Trinité*, du « Jehan en Flandre », 410 tonneaux; c'est en janvier 1557 que nous enregistrons la plus forte cargaison : 421 tonneaux emportés par le *Luc* de Zélande. Ces gros navires emportent ainsi en 1555-1556, 1 182 tonneaux, soit 985 muids, plus du tiers de l'exportation totale. Ajoutons que ces navires sont venus à vide, ou à peu près : il semble donc bien qu'on les ait affrétés spécialement pour le transport du blé vers le Portugal.

Mais ce commerce, très variable, sera par la suite réduit presque à néant. Par contre celui des « fardeaux » gardera la même importance.

(1) P. JEULIN, *L'évolution...*, p. 94.

(2) Cf. J. JEULIN, *Aperçus sur la Contractation de Nantes*.

(1) TROCMÉ-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 157.

(2) *Id.*, *ibid.*, p. 87.

(3) Plus 12 m. 9 s. envoyés à Guietye (?).

TABLEAU XLVI

L'exportation des fardeaux vers l'Espagne et le Portugal

	Espagne	Portugal	?	Total
1554-1555.....	1 478 fx	2 093 fx	—	3 841 fx
1555-1556.....	13 834 —	262 —	686 fx	14 782 —
1556-1557.....	3 252 —	45 —	—	3 297 —
1558-1559.....	—	—	—	4 479 — (1)
1559-1560.....	—	—	—	17 853 —
1560-1567.....	—	—	—	6 111 — (2)

Ce terme de fardeaux englobe d'une part : papier, cartes à jouer, livres et mercerie, d'autre part des toiles; dans l'ensemble celles-ci en forment la plus grande part, comme l'indique le tableau suivant.

TABLEAU XLVII

Répartition des fardeaux entre : papier, mercerie, livres, cartes et toiles

	Papier, Mercerie « librairie » et cartes	Toiles	Fardeaux non précisés
1554-1555.....	1 848	1 711	282
1558-1559.....	1 238	3 001	230
1559-1560.....	4 103	5 897	7 850

**

Ces relations avec l'Espagne et le Portugal sont fâcheusement compromises par la guerre, qui éclate le 7 janvier : coupure brutale du commerce, marquée avec un peu de décalage à Nantes puisque le chapitre d'Espagne s'arrête seulement le 6 février; coupure pas aussi brutale qu'on le croirait puisque le chapitre de la Mer nous indique tout de même un navire en direction de l'Espagne en avril. Et cependant, malgré le danger de capture par les Espagnols, le trafic du blé avec le Portugal devait être si avantageux pour les armateurs nantais, qu'on voit partir vers ce pays, chargés de la précieuse cargaison, encore 8 navires en février, 8 en avril et 2 en mai, qui se hâteront de parvenir avant que les routes ne soient coupées définitivement.

En fait, les relations avec le Portugal continueront même pendant la guerre (si 61 navires du Croisic se sont véritablement trouvés à Lisbonne en 1558), et même un peu avec l'Espagne : à partir de février 1558 en effet, nous pouvons saisir de nouveau le trafic avec les pays ibériques : de février 1558 à février 1559, 15 navires partent tout de même dans cette direction (3) (contre 102 en 1555-1556); trafic bien ralenti, on le voit. La signature du traité de paix du Cateau-Cambrésis, le 3 avril 1559, va amener une brusque et nette reprise : 71 navires partent cette année-là vers l'Espagne; le chiffre total d'exportation des fardeaux dépasse le maximum enregistré jusque là : 17 850 contre 14 782 en 1555-1556, année de trafic normal. Il y a bien un rebondissement du trafic, comme M. Delafosse l'a observé de son côté à La Rochelle (1) : les ports de la côte atlantique étaient en effet loin d'être épuisés par le conflit comme l'étaient les États eux-mêmes.

(1) Chiffres de 1558 à 1560 d'après Arch. mun. Nantes, CC 409.

(2) Décompte : 36 fardeaux + 27 navires dont on indique seulement qu'ils chargent des fardeaux = 225 fx (moyenne de chargement par navire en 1555-1556) = 6 075 + 36 = 6 111.

(3) Arch. mun. Nantes, CC 409.

tation des fardeaux dépasse le maximum enregistré jusque là : 17 850 contre 14 782 en 1555-1556, année de trafic normal. Il y a bien un rebondissement du trafic, comme M. Delafosse l'a observé de son côté à La Rochelle (1) : les ports de la côte atlantique étaient en effet loin d'être épuisés par le conflit comme l'étaient les États eux-mêmes.

**

Dans ces relations si importantes avec les pays ibériques, ce sont encore une fois les ports de la Basse-Loire qui prennent la première place, comme le montre le tableau ci-dessous qui donne pour nos quatre années le total des entrées et des sorties enregistrées (2).

TABLEAU XLVIII

Répartition des ports d'attache des navires assurant le trafic avec les pays ibériques

	Basse-Loire	Bretagne	France	Etranger	Espagne et Portugal
Entrées.....	77	20	4	2	53
Sorties.....	141	11	25	7	41
TOTAL.....	218	31	29	9	94

Nous ne nous étonnerons pas de voir la Basse-Loire en tête, sachant que les marchands de la Compagnie du Sauf Conduit y recrutèrent leur flotte (3) : en 1555-1556 Lavau envoie 18 navires, Rohart 16, Nantes 14, Montoir 4, La Plaine 2; pour les autres années nous relevons aussi les noms du Pouliguen et de Piriac. Le Croisic semble s'être spécialisé dans le trafic avec le Portugal : 14 navires contre 2 pour l'Espagne en 1555-1556.

Si les navires bretons, armés par Morbihan, Auray, Vannes, Blavet, n'offrent guère de concurrence à ceux de la Basse-Loire, ceux de Saint-Gilles et d'Olonne surtout se révèlent plus menaçants : Olonne apparaît en 1556-1557 dans ce trafic avec 10 navires. La venue des Nordiques, pour sérieuse qu'elle soit, n'est sans doute que momentanée [nous n'indiquons les deux navires anglais d'Ellemot (1) et de Guernesey qui s'aventurent en Espagne en 1556-1557 que pour mémoire : un tel fait reste une exception : comme à La Rochelle (4), on n'affrète pas encore à Nantes de navires nordiques pour descendre vers le Sud, de même que les Espagnols ne remontent jamais vers le Nord]. Quant aux Espagnols et Portugais, ils ne réussissent à assurer qu'une partie de leur trafic.

Sur la route Nantes-Espagne, les navires, voyageant toujours par groupes de trois ou quatre pour se protéger contre les pirates, mettent en moyenne un mois à un mois et demi pour effectuer le voyage aller et retour.

(1) TROCME-DELAFOSSÉ, op. cit., p. 71.

(2) La distinction du chapitre d'Espagne nous permet ici de préciser les entrées et les sorties.

(3) P. JEULIN, Aperçus sur la Contractation..., p. 37.

(4) TROCME-DELAFOSSÉ, op. cit., p. 73.

Comme le montre le tableau XLVIII, la balance commerciale apparaît nettement favorable à Nantes : 225 sorties contre 156 entrées (total des quatre années) ; mais cela grâce au blé, dont les envois vont cesser à peu près totalement par la suite.

*
**

Il nous reste à examiner le rôle des marchands dans ce commerce. Ici intervient un trait original : la place qu'y prennent les Espagnols de Nantes ; leur présence date du XIII^e siècle (1), mais c'est au XVI^e siècle que leur grand rôle commence ; bien enracinés dans la société nantaise, surtout à partir de 1550 où les naturalisations se font plus nombreuses, ils s'adonnent à la commission des marchandises, à la banque et au change, à l'armement des navires, au commerce d'exportation, principalement vers les pays ibériques (2). Ils ont l'avantage d'avoir à leur disposition les navires de la Compagnie du Sauf Conduit, et sont favorisés par leur bonne organisation : ils font venir de Lyon par des Espagnols les balles de papier destinées aux libraires de Medina-del-Campo, Tolosa, Burgos et Salamanque (3) ; la plupart sont liés entre eux par des liens de parenté : ainsi les d'Espinosa de Nantes sont parents de Jean d'Espinosa, libraire à Medina-del-Campo ; on trouve Jehan de la Presse marchand à Nantes et un François de la Presse tenant un comptoir à Séville ; nous voyons André Ruys agir à Nantes comme procureur de ses frères Victor et Simon Ruys, dans une affaire les concernant (4), et c'est à eux qu'il expédie, à Séville, ses fardeaux de toiles (5).

Ainsi nous apparaît la puissance des Espagnols qui dominent la majeure partie du commerce nantais au XVI^e siècle (6), y compris, paraît-il, le principal, celui des vins (7). Nous ne nous étonnerons donc pas de retrouver parmi les destinataires d'envois de laine espagnole André Ruys, Gratien d'Arragon, Antoine de Mirande ; les noms des destinataires ne nous sont pas indiqués assez régulièrement pour nous permettre de chiffrer leur importance, mais il apparaît bien qu'ils prennent la première place dans ce commerce. Dans celui du fer et de l'acier, par contre, les marchands français semblent leur tenir tête, comme nous l'avons constaté.

Puissance des marchands espagnols exprimée en la personne d'André Ruys, maintes fois rencontrée au cours de notre étude : négociant, et non pas armateur [il utilise la flotte de la Compagnie du Sauf Conduit (8)], adjudicataire des droits du denier pour livre (9), du bail de la Prévôté, fermier général de la traite des bêtes vives (10), il peut avancer 30 000 livres à la ville ou moment de sa lutte contre Rennes pour obtenir le Parlement (11) ; et, suprême honneur, Charles IX, passant par Nantes le 11 octobre, ira dîner chez lui le lendemain (12).

CONCLUSION

Au terme de cette étude, il nous faut déplorer une fois de plus les limites de notre documentation : nous n'avons traité qu'un aspect de la question, le plus apparent : le mouvement du port, qui ne peut cependant se dissocier de son arrière-plan naturel : le monde des affaires et des marchands. Quand nous voyons six navires nordiques arriver à Nantes pour charger du blé destiné au Portugal en 1555-1556, trafic traditionnellement réservé aux Bretons, nous aimerions savoir quels sont les marchands nantais qui les ont affrétés, à quelles conditions, et finalement pourquoi ils les ont préférés aux nefes bretonnes : est-ce par suite d'un taux d'affrètement plus économique ? Cela permettrait en même temps de mieux comprendre peut-être la raison de la décadence des transporteurs bretons, signalée dans cette seconde moitié du siècle.

Et cependant, on ne saurait surestimer l'importance de ce monde des marchands à Nantes, quand on voit la place prise par André Ruys dans la vie municipale, et quand on voit un Geoffroy Douet, mêlé au commerce du sel, fermier général des octrois de la ville (1), miseur de l'imposition foraine (2), nommé juge consul la première fois que ce poste a été créé (3), député par la ville auprès de Henri II pour obtenir l'établissement du Parlement à Nantes (4), et, enfin, consécration suprême, nommé premier maire de la ville en 1564 (5).

Au moins, nos sources, malgré leurs insuffisances, nous auront-elles permis de chiffrer statistiquement les principaux éléments du commerce nantais : produits échangés, directions du trafic ; chiffres qui permettront à d'autres chercheurs d'établir des comparaisons fructueuses tant avec le commerce des ports voisins (comme nous l'avons esquissé pour La Rochelle, pour lequel nous avons eu la chance de disposer du livre de MM. Trocmé et Delafosse), qu'avec le commerce de Nantes même à d'autres époques.

Nous avons pu ainsi dégager quelques traits principaux du commerce de Nantes : son rôle comme port de transit d'abord ; entre les pays du nord et du sud, moins qu'on ne l'a dit car il n'est guère apparu que vers l'Espagne et pour de faibles quantités de marchandises ; surtout entre la mer et son arrière-pays, grâce à la Loire : située à l'embouchure de cette magnifique voie de pénétration, elle voit en même temps s'ouvrir

(1) MATHOREZ, *Notes sur les Espagnols et les Portugais à Nantes*, p. 9.

(2) *Ibid.*, p. 14.

(3) *Arch. mun. Nantes*, HH 189.

(4) *Ibid.*, HH 188.

(5) PERRET, *André Ruys*, p. 6.

(6) MATHOREZ, *op. cit.*, p. 15.

(7) *Ibid.*, p. 57-58.

(8) PERRET, *op. cit.*, p. 7.

(9) MATHOREZ, *op. cit.*, p. 73.

(10) *Ibid.*, p. 15.

(11) *Ibid.*, p. 16.

(12) LA BORDERIE, *op. cit.*, t. V, p. 62.

(1) *Arch. mun. Nantes*, CC 411.

(2) *Ibid.*, CC 410.

(3) LA NICOLLIERE, *Marine nantaise XVI^e siècle*, p. 470. Les deux juges consuls étaient appelés à régler gratuitement les faillites et les banqueroutes, et à connaître en première instance de tous les différends entre marchands.

(4) TRAVERS, *op. cit.*, p. 332.

(5) Cf. *supra*, p. 10, note (2).

pour ses navires le vaste horizon de l'Atlantique et les routes maritimes anciennes et nouvelles.

A l'époque considérée cependant, les grandes découvertes l'ont peu touchée et l'on ne voit pas encore ses navires s'engager sur ces routes nouvelles. Son commerce est largement dominé par deux produits traditionnels de l'économie médiévale : le sel et le vin ; simple porte d'entrée en France pour le sel, elle trouve par contre dans le vin, ce précieux fruit du soleil réclamé par les pays du nord, et qui est à l'origine des grands courants économiques dans l'Europe du moyen âge, la base solide de son économie ; c'est lui qui rétablit la balance de son commerce et la rend largement bénéficiaire, qui enrichit ses marchands, attire dans son port une nuée de barques petites et grandes et de navires de toute taille, c'est à lui qu'elle doit ses traits essentiels. Quant aux produits nés des grandes découvertes, sucre et morue, qui domineront son commerce aux siècles suivants comme le vin le domine en ce siècle, ils ne font alors qu'apparaître.

Par un hasard heureux, nous avons pu aborder l'étude du commerce nantais à une époque qui marque un changement profond dans le cours du XVI^e siècle ; à partir du milieu du siècle nous voyons naître et s'amplifier un grand développement économique qui intéresse le monde océanique dans son ensemble (1) et où Nantes se trouve prise : de 1554 à 1557 déjà se manifeste une montée sensible des départs vers les ports français au sud de la Loire et vers ceux de Normandie et d'Angleterre (2) ; l'année 1556-1557 en particulier promettait de battre de loin les chiffres les plus élevés enregistrés jusque là, dans l'importation de fer et d'acier en particulier, et surtout dans le commerce du vin ; celui-ci, imposant nettement sa courbe au mouvement général du port, le faisait monter en décembre et en janvier à des maxima jamais atteints (3). Puis la guerre, éclatant en janvier, provoque une chute brutale du commerce du vin et du commerce général de Nantes ; et cependant, malgré cette coupure, les chiffres de 1556-1557 dans toutes les branches du commerce nantais restent au niveau des chiffres antérieurs, ou même les dépassent.

Pendant la guerre les marchands nantais doivent donc ronger leur frein, mais sitôt la paix signée le trafic repart en flèche et le chiffre d'exportation des fardeaux dépasse tout de suite le maximum connu ; la guerre n'a fait que contenir un moment cet essor qui reprend de plus belle, sitôt la barrière levée. Dix ans plus tard en 1566-67, l'on peut en juger les résultats à Nantes : la ville, s'enrichissant et s'accroissant, doit doubler ses importations de beurre par rapport à 1556-1557, sextupler celles de lard et de céréales ; les produits nouveaux affluent en quantités croissantes : l'arrivée de morue est trois fois plus grande, celle de pastel six fois ; les arrivées de hareng, sardine, maquereaux sont également en hausse sensible ; quant aux autres produits principaux, ils se maintiennent au moins à leur niveau de 1556-1557.

Et surtout, de 1564 à 1572, pour les deux produits essentiels de l'économie nantaise, le sel et le vin, l'on assiste à une montée sensible pour le sel, vertigineuse pour le vin, dont l'arrivée par la Loire quadruple par rapport à 1554-1555 ; montée qu'il faut replacer dans une montée correspondante du commerce nantais et, mieux même, du commerce

(1) F. BRAUDEL, Avant-propos du livre de MM. Trocmé et Delafosse, *op. cit.*, p. II.

(2) Cf. Tableau XXXVIII, p. 59.

(3) Comparer graphiques I, p. 18 et V, p. 48.

atlantique de cette période, car le vin, dépendant plus étroitement qu'aucun autre produit, de la demande extérieure, est alors un « réacteur » sensible de la situation internationale. L'essor économique général a donc repris, entraînant Nantes dans son sillage et lui permettant d'atteindre dans le domaine du sel et du vin les chiffres les plus élevés qu'elle ait jamais atteints.

Ces résultats ont été obtenus malgré les obstacles qui s'élèvent en France et ailleurs ; la France et l'Espagne sont sorties épuisées de la guerre, au bord de la banqueroute (1) ; non pas seulement du fait de la guerre : cette crise menace depuis qu'a déferlé sur l'Europe la vague d'inflation et de hausse des prix due à l'afflux de l'or et surtout de l'argent d'Espagne (la découverte des mines de Potosi date de 1545). La France s'est trouvée prise dans ce tourbillon et, déchirée également par les guerres civiles, s'affaiblit de plus en plus après 1559 ; le commerce nantais va continuer vigoureusement à contre-courant pendant quelques années, mais les quelques indications que l'on possède montrent que Nantes, elle aussi, a décliné à la fin du siècle. Et cette fin de siècle voit la France et l'Espagne laisser la première place à l'Angleterre et aux Pays-Bas indépendants depuis 1579, deux nations dont toute la fortune au XVII^e siècle va reposer sur l'exploitation de la mer et dont nous voyons les progrès s'amorcer à Nantes.

Ainsi notre étude se justifie-t-elle dans la mesure où, malgré ses limites restreintes et ses imperfections, elle nous permet de vérifier comment l'histoire d'un port particulier s'intègre dans toute l'histoire océanique, et davantage même, dans l'histoire générale du moment.

(1) HAUSER, *La crise de 1567-1569 et ses conséquences.*

APPENDICE

A. — LE PROBLÈME DU « RAPPORT »

Il nous a paru nécessaire de consacrer une étude détaillée à ce problème qui nous a longtemps embarrassé, et que nous ne sommes pas encore sûr d'avoir résolu définitivement.

Nos registres nous donnent deux chiffres, dont le second est dit « rapporté » : par exemple : un tel amena 9 tonneaux froment, rapporte 14 muids. C'est le chiffre « rapporté » qui correspond au prix de vente (indiqué pour calculer le quarantième), et c'est d'après lui qu'est calculé l'impôt (1).

Deux hypothèses se présentent : ce serait une opération fiscale, que l'on pourrait rapprocher de l'appurement; le premier chiffre serait donc réel. Mais plusieurs objections nous empêchent de souscrire à cette hypothèse.

L'opération du rapport ne présente aucune régularité, au contraire de l'appurement où l'on retrouve toujours la même proportion entre les deux chiffres, bien que le calcul soit fait de façon approchée. Tantôt le chiffre « rapporté » est supérieur au premier (cas le plus fréquent), tantôt nous avons la mention « rapporté comme dessus », tantôt (cas beaucoup plus rare), le chiffre « rapporté » est inférieur, tantôt enfin l'opération du rapport n'est pas indiquée (mais dans ce dernier cas nous pouvons supposer, comme nous l'avons vérifié pour l'appurement, qu'elle a été effectuée tout de même, le seul chiffre mentionné étant le chiffre rapporté).

Nous n'avons réussi à trouver aucune mention de cette opération dans les ouvrages ayant déjà traité du port de Nantes, ou dans les documents d'Archives (2). Or une opération fiscale eût donné lieu à une réglementation, dont nous aurions dû trouver des traces.

Reste donc notre seconde hypothèse : celle d'une conversion des mesures, variables suivant les ports où ont été chargées et mesurées les

(1) Constatation faite tout au long de nos registres; mais un exemple particulier rendra ce fait évident. Le receveur, à la fin de l'année, dressait une liste des marchands qui n'avaient pas encore réglé leurs péages; nous avons conservé cet état pour l'année 1555-1556 (*Arch. mun. Nantes*, CC 410); en comparant les deux documents, nous nous sommes aperçu que la quantité de marchandises déclarées impossible était bien la quantité « rapportée ». Par ex. : Jacques Magdeleneau, pour 24 muids 1/2 de seigle amenés le 19 sept. 1556 par Pierre Noblet : 7 l. 6 s. Pierre Noblet, maître mer du reg. C 3261 (f° 115 v°), nous trouvons à cette date : Pierre Noblet, maître de la *Bonnaventure* de Saint-Nazaire, amena 20 tx seigle, Rapporte 24 muids 1/2.

(2) M. de Berranger, archiviste en chef de la Loire-Inférieure, qui à notre demande a effectué aimablement des recherches dans ses Archives, n'a rien trouvé concernant notre problème, du moins en l'état actuel du dépouillement. L'Inventaire des Archives municipales de Nantes ne signale aucun document touchant de près ou de loin à cette question.

marchandises, en mesures nantaises et plus spécialement en mesures prévues par les pancartes des droits.

Il faut évidemment se demander pourquoi le receveur, à Nantes, prend la peine d'inscrire le premier chiffre, qui ne lui sera d'aucune utilité; dans tous les ports et dans toutes les villes, à cette époque, le mesurage des marchandises était une nécessité, vu la variété infinie des mesures locales; à l'arrivée dans un port quel qu'il fût, toutes les marchandises sujettes à perception étaient obligatoirement pesées, mesurées avec les poids et mesures du lieu; et les registres de perception ne portent que ce chiffre, comme il est normal. Pourquoi le port de Nantes fait-il donc exception à la règle ?

Cependant la plupart des indications que nous avons recueillies dans nos registres (toute autre source de renseignements nous faisant complètement défaut) s'accordent pour vérifier cette seconde hypothèse.

L'opération du rapport est effectuée pour toutes les marchandises amenées au port de Nantes (1) (ayant donc été déjà évaluées en mesures différentes de celles de Nantes dans le port de chargement), mais jamais pour les marchandises à la sortie, évidemment mesurées en mesures nantaises.

Le chiffre rapporté est le plus complet, le plus précis et parfois même le seul indiqué par le receveur (2); c'est donc lui qui paraît le plus sûr.

De plus il contient parfois des mesures étrangères à Nantes (ainsi le blé venant du territoire de Vannes et d'Auray est évalué en « perrées », mesure particulière à cette région, qui sont « rapportées » en muids et en setiers) (3).

Enfin le sens même du mot « rapport » nous permet de penser que cette opération n'était pas une opération particulière aux yeux du receveur; il emploie ce mot pour mettre « en rapport » deux chiffres dont le second seul l'intéresse, car c'est sur lui qu'il doit percevoir le péage (4); il convertit les chiffres déclarés par les marchands en chiffres prévus par les péages et sur lesquels il puisse lever directement l'impôt (5); c'est là une opération courante, normale pour lui.

(1) Sauf le sel venant de la mer et le vin arrivant par la Loire; et cependant au départ des marais salants le sel est évalué en mesures différentes des mesures nantaises (charges et sacs à la Baie, muids différents du muid nantais aux marais de Guérande); mais la place particulière du commerce du sel à Nantes peut expliquer cette exception; de même pour le vin.

(2) P. ex. le 23 nov. 1554 la *Bonnaventure* de Jersey amène draps, rapporte 3 pièces 1/2 de drap large, 3 pièces de « fuzan » (C 3260, f° 27 r°).

(3) Connaissant la valeur des mesures usitées dans certains ports de Bretagne par rapport aux mesures de Nantes (« *Instructions, tarifs et pancartes...* », p. 241-254), nous avons essayé de vérifier notre hypothèse; mais là encore notre recherche s'est avérée décevante; parfois les mesures correspondent à peu près, parfois pas du tout mais il est vrai que le lieu de chargement de la cargaison ne nous est donné qu'approximativement par le nom du port d'attache du navire.

(4) P. ex. Jehan Le Ryou, maître de la *Jehannette* de Pénéf charge pour Vannes le 29 novembre 1554, 10 tx pipe vin dont il y en a 9 par deprey, Rapporté 1 tonneau pipe (C 3260, f° 31 v°).

(5) C'est le sens qu'on doit donner au seul document que nous ayons trouvé où soit mentionné ce terme; cf. Pièces annexes n° 2: en vérifiant les comptes du commis à la recette, les échevins se sont aperçus que, d'après la pancarte des devoirs, ceux-ci devaient être levés pour le poisson par charge (de 150 l. pesant) et non par millier (pesant), ce qui compliquait la tâche des vérificateurs: ils veulent donc avoir l'avis du maire et des échevins « ... sur la différence de la d(ict)e pancarte pour raison du poisson diversement rap(port)e, devait être levé devoir par chaque charge et non par millier... »

Voici donc exposées les raisons qui nous ont amené finalement à retenir le second chiffre au lieu du premier.

Cette hypothèse nous explique l'opération du rapport d'une manière satisfaisante pour la plupart des marchandises.

Marchandises mesurables, grains principalement: ils arrivent évalués en mesures d'estimation étrangères à Nantes ou au moins de valeurs différentes, ou en futailles réelles: tonneaux, pipes, busses, barriques; il est nécessaire pour le receveur de ramener toutes ces évaluations à des mesures d'estimation (muids, setiers...) proprement nantaises.

Marchandises évaluées au poids: denrées, matériaux, liège, résine, métaux... Elles arrivent également à Nantes désignées par les futailles réelles qui les contiennent (pots, barattes pour le beurre, tonneaux, busses, barrils, pour les métaux), par leur forme (pains pour la résine, barres, bouts, saumons... pour les métaux), ou en milliers pesant [mais il faut admettre alors que ces milliers sont différents des milliers nantais (1)].

Marchandises évaluées par leur forme ou leur contenant: laine, pastel... évalués en balles, plâtre, chaux et nombreuses marchandises diverses en futailles réelles; on a par exemple 49 balles de laine d'Espagne rapporte 150 balles; cela se comprend: la laine arrive d'Espagne en balles de différentes grosseurs; or la pancarte des devoirs prévoit 10 d. par balle de laine faisant demi-charge (c'est-à-dire 150 l.) (2); il est nécessaire de peser ces balles, et de diviser le poids total par 150 l. pour obtenir le nombre fictif de balles pesant 150 l. sur lesquelles le receveur pourra percevoir son impôt. Si d'autre part l'on a par exemple: 5 tonneaux plâtre rapporte 7 tonneaux, c'est que le tonneau du lieu de chargement est plus grand que le tonneau de Nantes (3).

Il est cependant une sorte de marchandises pour laquelle nous ne parvenons pas à nous expliquer le « rapport » d'une manière satisfaisante: ce sont les marchandises évaluées au nombre: cuirs, peaux et poisson, particulièrement la morue.

Comment expliquer en effet une opération comme celle-ci: 16 traques, rapporte 20 traques, c'est-à-dire 160 cuirs, rapporte 200, alors que la traque de cuir à Nantes comme à Dieppe (4) et comme dans tous les ports de l'Atlantique est un lot de cuirs ?

Et à plus forte raison comment expliquer que tout au long des relevés concernant les arrivées de morues à Nantes, la morue soit régulièrement « rapportée » à un nombre différent ? Le même jour deux barques ayant le même port d'attache (Le Croisic), amènent:

L'une 3 milliers morue parée, Rapporté 4 milliers 5 cents,

L'autre 3 milliers morue parée, Rapporté 7 milliers 4 cents,

(1) Nous avons p. ex. 1 millier 1/2 de fer d'Espagne rapporte 2 milliers; or nous savons que 14 cents d'Espagne équivalent à 21 cents de Bretagne (*Instructions...* p. 139); le rapport se justifie donc.

(2) *Instructions...* p. 5, note e).

(3) On s'étonnera peut-être de voir le receveur ramener ces différentes mesures à des mesures nantaises, opération qui ne lui est souvent d'aucune utilité, puisque la plupart des marchandises ne paient que le quartième, impôt sur la valeur; il aurait donc suffi au receveur d'indiquer la nature de la marchandise et son prix de vente. Mais les droits de la Prévôté n'étaient pas les seuls pesant sur les marchandes, loin de là, et les autres: traite domaniale, octrois, étaient perçus d'après les quantités déclarées; il y avait donc mesurage et pesée obligatoires pour toutes les marchandises dont profitait le receveur de la Prévôté, s'il voulait préciser les quantités (mais il le faisait sans aucune régularité).

(4) M. MOLLAT, *Comptabilité du port de Dieppe...*, Liste des mots, p. 135.

exemple frappant qui se répète tout au long de nos registres. Impossible de déceler même un soupçon de règle dans ces calculs qui paraissent fantaisistes au premier abord. Mais, au moins dans le cas de la morue parée, pouvons-nous supposer (sans beaucoup de vraisemblance, nous l'accordons) qu'il y a conversion de milliers pesant en milliers pesant nantais. Le cas de la morue verte, par contre, nous déconcerte complètement : elle est évaluée en milliers nombre (millier au grand compte de 1240 pour 1000), et nous ne voyons absolument pas ce qui peut justifier le « rapport » dans son cas ; car là aussi le « rapport » est irrégulier (1).

Ainsi nous n'avons pu parvenir, malgré une analyse serrée de nos registres, et faute de documents qui eussent pu éclairer ce problème du dehors, à élucider cette opération du rapport ni à en déterminer le but. En fin de compte il fallait pourtant choisir : quel chiffre retenir pour établir nos statistiques ? L'ensemble de raisons exposées plus haut nous a fait choisir le chiffre rapporté ; nous ne nous dissimulons pas la part d'arbitraire contenue dans ce choix ; mais c'est celui qui malgré tout nous a paru seul capable de fournir les chiffres d'ensemble les plus complets et les plus cohérents (2). C'est pourquoi toutes les statistiques établies au cours de ce travail et tous les chiffres concernant le trafic à l'importation, ne peuvent être présentés que comme les chiffres fiseaux des marchandises (en faisant, bien entendu, abstraction de l'appurement et du passage en franchise). C'est la seule assurance que nous puissions donner.

B. — ESSAI SUR LES MESURES NANTAISES

Dans cette étude, une aide précieuse nous a été fournie par les registres eux-mêmes ; grâce à l'appurement en particulier, qui met souvent en rapport deux mesures différentes, nous avons pu établir, ou du moins vérifier de façon certaine, de nombreuses équivalences entre les mesures employées (en tenant compte, bien entendu, de la façon approchée dont le receveur effectuait ses calculs). La perception de l'ancienne coutume nous a été très précieuse également (en particulier pour la sardine et le hareng : prévoyant un devoir de 1 d. obole sur chaque millier de hareng ou sardine, elle obligeait le receveur à inscrire, après le nombre de futailles dans lesquelles arrivaient ces poissons, leur équivalence en milliers).

Nous n'avons pas craint d'utiliser des ouvrages assez tardifs, en particulier du XVIII^e siècle : comme dans la plupart des cas en France, les mesures employées au XVI^e siècle ont persisté jusqu'à la Révolution sans grands changements.

Il aurait été séduisant d'établir des équivalences de ces mesures anciennes avec les mesures décimales (en particulier pour les grands produits, le vin et le sel : il serait ainsi possible d'établir une comparaison entre Nantes et les autres grands ports du vin et du sel) : mais une grande prudence s'impose.

(1) On aura aussi bien 300 mornes vertes Rapporte 306, 312, 350... Malgré tout, nous le signalons sans pouvoir l'expliquer, si l'on met à part les cas assez nombreux où la morue est « Rapporte comme dessus », il y a une plus grande régularité que pour la morue parée : en moyenne le chiffre rapporté est une fois et demie plus grand que le premier chiffre.

(2) Le premier chiffre faisant défaut assez souvent, il eût fallu interpoler et la part d'arbitraire en eût été augmentée d'autant.

1. — MESURES POUR LES GRAINS

A Nantes sont employées concurremment les mesures d'estimation : muid, setier, perrée et erre, et les futailles réelles : tonneau, pipe, busse, baril et barrique.

Le muid, mesure employée presque partout en France à cette époque, vaut 12 setiers à Nantes (1), pour le froment, le seigle, les fèves, l'orge et le mil. Le setier est composé de 16 boisseaux selon les uns (2), de 12 selon les autres (3) ; peu nous importe du reste, car nous n'avons pas trouvé mention de cette mesure dans nos registres.

Le muid d'avoine, qui a une capacité double des autres muids, est composé de 30 erres (4). D'après nos indications bibliographiques, l'erre ne serait employée que pour l'avoine ; en fait nous l'avons trouvée employée également pour le froment et le seigle, mais assez rarement.

Le muid de noix vaut 120 boisseaux nantais (5).

Les rapports entre les futailles réelles sont très probablement les mêmes que pour le vin : 1 tonneau = 2 pipes ; 1 pipe = 2 busse ou barriques.

Voici leur valeur par rapport aux mesures d'estimations :

Le tonneau vaut 10 setiers (6), et par conséquent le tonneau vaut les 5/6 du muid, ou 1 muid = 1,2 tonneau. C'est cette équivalence que nous avons utilisée, mais nous devons dire que d'après l'appurement des tonneaux en muids nous avons obtenu en moyenne une valeur de 1,1 tonneau au plus pour 1 muid (7). Nous devons tenir compte évidemment de la façon approchée dont le receveur effectuait ses calculs, mais notre chiffre est une moyenne, et de ce fait les variations de détail devraient s'éliminer. Il semble cependant étonnant que le tonneau n'ait pas une valeur fixe par rapport au muid.

La pipe vaut donc 5 setiers et la busse ou barrique 2 setiers 1/2.

Pouvons-nous proposer des équivalences de ces diverses mesures avec les mesures décimales ?

Au XVIII^e siècle, le tonneau de Nantes pèse 2 200 à 2 250 livres lorsque la mesure est comble, et il est de 18 à 20 % plus fort que la mesure radée et d'un quart un peu moins fort que le muid de Paris (8).

(1) *Instructions, tarifs et pancartes...*, p. 7 (Pancarte des Droits de la Prévôté).

(2) *Ibid.*, p. 231, Recueil des mesures pour les grains ; même équivalence dans S. DES BRUSLONS, *op. cit.*, article Tonneau : le tonneau de Nantes vaut 10 setiers de 16 boisseaux.

(3) DUBUISSON, *op. cit.*, t. II, p. 246, note 5.

(4) *Instructions...*, p. 7.

(5) *Ibid.*

(6) *Instructions...*, p. 231, au XVIII^e siècle tout au moins ; id. dans S. DES BRUSLONS, *op. cit.*, article Tonneau.

(7) P. ex. pour 16 cargaisons de blé expédiées au Portugal en 1555-1556, nous avons un total de 999 tx 1/2, apurées 833 muids 2/3 ; en ajoutant un dixième à ce dernier chiffre, nous trouvons l'équivalence suivante : 1 m = 1,089 t ; dans des exemples particuliers pris au hasard, l'équivalence varie entre 1,071 et 1,11, et n'atteint jamais 1,2. Ces variations de détail sont dues à la façon approchée dont le receveur fait ses calculs, c'est certain (nous trouvons 100 tx apurés une fois 83 m 1/3, une autre fois 84 m.), mais celle-ci ne rend pas compte de la différence avec l'évaluation proposée. Quoi qu'il en soit, nous avons retenu la valeur de 1,2 t. pour un muid ; les chiffres que nous avons obtenus risquent donc d'être inférieurs à la réalité, mais très légèrement : nos statistiques n'en sont pas faussées pour autant.

(8) *Instructions...*, p. 231. (Il faut en effet distinguer la « mesure comble », où les grains débordent la surface du récipient et la « mesure radée », ou à ras du bord) ; S. DES BRUSLONS, *op. cit.*, article Tonneau, donne également le poids de 2 200 à 2 250 livres pour le tonneau : d'après lui il faut 3 tx de Nantes pour faire 28 setiers de Paris.

D'après des auteurs modernes, le boisseau nantais étant de 630 pouces cubes ou 0 hl 1250 et le setier contenant 12 boisseaux, le setier équivaldrait à 1 hl 500 et le tonneau par conséquent à 15 hl (1).

2. — MESURES POUR LE SEL

Ce sont à peu près les mêmes que pour les grains (2) ; nous trouvons dans nos registres le muid, le setier, l'erre et la mine, et exceptionnellement le carteau (ou quartaut).

Le muid vaut 12 setiers, à Nantes comme à Paris et dans la plupart des villes du royaume ; le muid vaut 26 mines et la mine fait 2 carteaux (3).

Mais nous n'avons pu établir une équivalence certaine pour l'erre ; c'est une mesure spéciale à Nantes (nous n'en avons trouvé mention nulle part ailleurs), utilisée également pour l'avoine (1 muid d'avoine = 30 erres) ; mais le muid d'avoine a une contenance double des autres muids pour les grains : le muid de sel vaut-il 30 erres, ou 15 erres, ou peut-être aussi un nombre différent ? Nous n'avons là-dessus aucune indication bibliographique et l'analyse de nos registres se révèle décevante (4) ; cependant en général le muid n'atteint sûrement pas 30 erres (5). C'est pourquoi nous nous sommes finalement résolu à fixer l'équivalence suivante 1 m. = 15 e. ; nos chiffres risquent donc d'être légèrement inférieurs, mais la différence est tellement faible qu'elle reste insignifiante par rapport au chiffre total d'une année (6).

Indiquons que le mesurage du sel se faisait dans un récipient d'une capacité d'une mine à l'époque dont nous nous occupons, indication qui étaye concrètement nos équivalences (7).

(1) Ces auteurs sont L. MAÎTRE et P. DE BERTHOU, dans leur édition avec notes et commentaires de DUBUISSON-AUBENAY, *op. cit.*, t. II, p. 246, note 5. Malheureusement ils n'indiquent pas leurs références. Cette équivalence se rapproche de celle proposée par E. ORIEUX, *Histoire et Géographie de la Loire-Inférieure*, t. I, p. 268 : en 1757, le tonneau de Nantes de 42 pieds cubes ou 10 setiers mesurait 1 m3 440 ; le setier de 12 boisseaux 0 m3 144.

(2) Au moins de nom, mais les mêmes noms recouvrent parfois des capacités différentes suivant les marchandises : ainsi le muid de Paris valait 18 hl 73 pour le blé, 37 hl 46 pour l'avoine, et 24 hl 98 pour le sel (LITTRÉ, *Dictionnaire*, article Muid).

(3) *Instructions...*, p. 30 (Pancarte de la Prévôté).

(4) Le plus haut chiffre d'erres rencontré est 16 ; mais cela ne prouve rien. L'apparement est calculé d'une façon trop large pour nous être utile : on a p. ex. 19 m 4 e, 18 m 8 e, et 19 m 1/2 appurés tous trois à 17 m 1/2 : soit 1 m = 6 ou 8 e. Par contre, d'après des additions de quantités où se trouvent des erres, nous trouvons que 5 set. valent 7 ou 8 e ! La comparaison des deux registres de 1566-1567 nous fournit des indications intéressantes : nous trouvons une même cargaison évaluée de deux manières : 7 m 13 e et 8 m 4 e ; le muid vaudrait donc 9 e (7). — Indiquons le fait suivant sans pouvoir l'expliquer : dans le chapitre de la montée du sel, nous ne trouvons jamais plus d'1 erre, alors que dans le chapitre des escaffes, le nombre d'erres monte jusqu'à 16.

(5) Le 30 déc. 1566, Silvestre Paillard amène en sa barque sel du Pouliguen : 2 m 16 e ap. à 3 m (C 3264, 144 r° — C 3263, 2° cahier, 3 v°) ; si le muid valait 30 e, nous aurions 2 m 1/2 (environ) ap. à 3 m ; la valeur du muid ne dépasse donc probablement pas 15 e.

(6) En 1554-1555 p. ex., 666 erres qui valent donc 44 m 1/2 suivant notre estimation.

(7) *Instructions...*, p. 23, Pancarte de la Prévôté : «... Les Receveurs ou Fermiers de ladite Prévôté prennent ou ont accoutumé d'ancienneté de prendre... IV d. pour la mine où l'on mesure ledit Sel, desquels IV d. la Frieuré du Bourg des Moustiers prenoit anciennement la moitié, à la charge de fournir la moitié de ladite mine et mesure du total... », mais à cette époque «... la Frieuré ne fournit desdites mines et mesures ».

Signalons enfin que le muid des marais du Croisic, et la charge de la Baie font 2 m 1/2 mesure nantaise (1), que le sel descendu dans les avant-ports de Nantes (Cordemais, le port de Launay, Le Pellerin, Coëron...) se vend par cent de « truffées », et que 25 truffées font le muid nantais (2).

3. — MESURES POUR LES LIQUIDES

Les mesures employées sont la pipe, la busse, la barrique et le poinçon, toutes des futailles réelles, et le tonneau, en même temps unité supérieure de compte.

À Nantes comme dans la plupart des villes de France, le tonneau vaut 2 pipes (3), la pipe vaut 2 busses ou barriques (4). Le poinçon, employé seulement pour les vins venant des pays d'amont par la Loire, est l'équivalent de la busse ou de la barrique (5). Seuls le tonneau, la pipe, la busse et le poinçon sont usités dans nos registres pour le commerce du vin.

Il serait particulièrement tentant, vu l'importance de ce commerce à Nantes, d'établir l'équivalence du tonneau en mesures décimales.

La barrique ou busse contient 120 à 125 pots (6) ; mais il nous est difficile de préciser sa contenance, même à l'aide des évaluations de l'époque (7).

Des auteurs modernes nous proposent 920 (8) à 940 litres (9), équivalence qui paraît au moins vraisemblable puisque le tonneau de La Rochelle, cet autre grand port du vin voisin de Nantes, valait 900 litres environ (10).

Probablement le tonneau de Nantes contenait-il donc un minimum de 900 litres.

4. — MESURES POUR LE POISSON

Le poisson est évalué soit en milliers nombre, soit en milliers pesant, soit en futailles.

(1) *Instructions...*, Pancarte des Octrois, p. 89.

(2) *Ibid.*, Pancarte de la Prévôté, p. 18.

(3) *Ibid.*, p. 13 : « Est dû... pour chacun tonneau de vin... à deux pipes par tonneau ».

(4) DUBUISSON-AUBENAY, *op. cit.*, p. 245 : « il faut 2 barriques à la pipe ».

(5) *Arch. mun. Nantes*, CC 39, péages particuliers levés sur le cours de la Loire : « Taxe des devoirs dus sur chaque pipe de vin ou 2 poinçons pour pipe depuis Orléans jusqu'à Nantes ». Équivalence confirmée par l'apparement : p. ex. le 11 février 1553, « Me Loys Mallet amena en 2 sentimes... 36 poinçons vin amont dont il y en a 8 par de pry. Reste 14 pipes... » (C 3260, f° 312 v°).

(6) DUBUISSON-AUBENAY, *op. cit.*, p. 245 : « Le vin d'Anjou vient en barriques de 120 pots ».

(7) La barrique « doit avoir en dedans d'un bout à l'autre 31 pouces 1/2 ; son diamètre intérieur, à l'endroit du fond est de 20 pouces » (EXPELLEY, *Dictionnaire des Gaules*, t. V, p. 53. — La police de Nantes « règle le 23 février 1565 que le fût de pipe contiendrait 250 pots de vin au tirage, aurait 4 pieds de roi en sa longueur, que son fond serait de 2 pieds et son « bouge » (1) de 2 pieds 1/2 ». TRAVERS, *op. cit.*, p. 385.

(8) L. Maître et P. de Berthou, dans leur édition de Dubuisson, *op. cit.*, p. 245, note 3 : « Aujourd'hui la barrique bordelaise est de 225 ou 228 l. la nantaise de 230 ».

(9) MANTRELLIER, *op. cit.*, p. 318 ; équivalence que nous avons dû tirer nous-même des chiffres donnés par cet auteur ; mais les références font défaut.

(10) TROCMER-DELAFOSSÉ, *op. cit.*, p. 105.

Morue. — La morue verte et la morue parée sont indiquées dans nos registres en milliers et en cents, et il ne nous est fourni aucune indication qui nous permette de différencier ceux-ci en milliers pesant et milliers nombre. Et cependant c'est bien en milliers nombre qu'est évaluée la morue verte (millier au grand compte contenant 1240 morues) et en milliers pesant la morue parée (1); parfois cependant, la morue parée est vendue au compte, quand elle est trop humide et trop cassée pour être pesée (2); dans ce cas le chiffre est plus précis et la morue est spécifiée « nombre » (3). Nous devons signaler également que parfois la morue verte est spécifiée « nombre » et le chiffre plus précis, sans raison apparente (4); de même morue verte comme morue parée sont parfois précisées « coupes » (5); la morue en effet se comptait par coupes (6); en fait nous avons pu vérifier que dans ces cas (heureusement assez rares) le chiffre de vente correspondait au chiffre donné, et non au double: il s'agirait donc plutôt de « morues en coupes »; c'est ainsi en tous cas que nous les avons comptées.

La morue verte arrive donc seulement en pile; la morue parée arrive également en pipes et en busses; d'après le prix de vente indiqué, nous avons pu fixer pour la pipe une valeur moyenne de 5 cents pesant (7).

Hareng. — Pour le hareng nous retrouvons des mesures usitées dans tous les ports de la Manche et de l'Atlantique: futailles, milliers et cents.

Les contenants sont de taille et de noms divers. Le baril, le plus fréquemment employé, contient environ 1 millier de hareng (8); la busse est le double du baril (9); la barrique est un autre nom pour la busse (10).

(1) *Instructions...* Pancarte des Octrois, p. 166: « Morues vertes: 20 s. du Millier ou 2 s. du Cent, le Cent composé de 62 poignées en entrant. Morues sèches: 10 s. du Millier pesant, ou 1 s. du Cent en entrant ». Confirmé par S. DES BRUSLONS, *op. cit.*, article Morue.

(2) S. DES BRUSLONS, *op. cit.*, article Morue.

(3) P. ex., le 10 janvier 1555, Jehan Bordohonet, maître de la *Guillemette* du Croisic, amène 7 milliers morue parée, Rapporté 9 816 nombre (C 3260, f° 49 r°).

(4) P. ex., le 26 octobre 1554, Martin David, maître de la *Bonnaventure* du Croisic, amène 300 morues vertes, Rapporté 306 nombre (C 3260, f° 14 r°).

(5) Le 24 octobre 1554, Jehan Ornan, maître de la *Marguerite* du Croisic, amène 900 morues vertes, Rapporté 1 419 coupes (C 3260, f° 13 r°).

(6) S. DES BRUSLONS, *op. cit.*, article Morue.

(7) P. ex., le 3 décembre 1554, François Apamon, maître de la *Bonnaventure* du Croisic, amène 6 pipes morue parée, Rapporté 10 pipes. Vendu 150 l. (C 3260, f° 35 v°). La pipe vaut donc 15 l. Le lendemain Pierre Agouet, maître de la *Marie* du Croisic amène 3 pipes busse et 3 cents morue parée. Rapporté 4 pipes et 5 cents. Vendu 75 l. (36 v°). Les 5 cents valent donc 15 l. Une pipe contient donc 5 cents morue parée. En fait tout au long de nos registres, en tenant compte des variations annuelles du prix de la morue, nous avons pu vérifier l'exactitude de cette équivalence.

(8) M. MOLLAT, *Comptabilité du port de Dieppe*, p. 24. Vérifié dans nos registres: le 11 janvier 1555, Richard Mont, maître de l'*Amie*, du Lynn, amène 3 barils hareng. Ancienne coutume de 3 milliers (C 3260, f° 50 v°). En fait le lest de 12 barils bien paqués contient 10 000 harengs, et non 12 000 (*Grande Encyclopédie, Dictionnaire de la Pêche*, art. Hareng); mais à Nantes, l'analyse de nos registres nous a donné régulièrement 12 milliers pour un lest; p. ex., le 5 janvier 1555, Jehan Sadou, maître de la *Trinité*, de Capzen, amène 6 lests 1/2 hareng. Anc. cout. (de 1 d. obole par millier): 9 s. 9 d., soit 78 milliers (C 3260, f° 46 v°).

(9) P. ex., le 16 novembre 1554, Jehan Bordohonet, maître de la *Guillemette*, du Croisic, amène 2 busses hareng. Anc. cout. de 1/3 letz (i. e. 6 barils) (C 3260, f° 23 v°).

(10) *Instructions...* Pancarte des Octrois, p. 103: « Harangs blancs et soretz:

Nous trouvons exceptionnellement la « feuillette » et la « rondelle » équivalant au baril; un navire anglais amène une fois du hareng dont une partie est évaluée en « paillasses » (1) (1).

L'unité supérieure est le lest (orthographié last, leth, letz) de 12 barils (2).

Signalons que le hareng arrive parfois en barils « non paqués », c'est-à-dire de première salaison (c'est le « hareng caqué » ou « hareng en vrac »: mis dans des barils presque aussitôt après la pêche sans être paqué, lité dans des barils, partiellement salé seulement; le plus souvent, à terre, il est « paqué » dans de nouveaux barils et cette fois arrangé avec soin); 18 barils de hareng en vrac donnent 12 barils de hareng paqué (3).

Autre question: quel est le compte usité à Nantes pour le hareng? Le grand compte de 10 cents de 120 pour 1 millier (ce qui correspond à 30 poignées de 4, le hareng se comptant 4 par 4, au contraire de la morue comptée 2 par 2), ou le petit compte de 10 cents de 102 pour 1 millier? (4). Plutôt sans doute le grand compte, qui est une unité marchande.

Nous pouvons accepter l'évaluation proposée par M. Mollat de 150 kg pour 1 baril et de 1 800 kg pour 1 lest (5).

Sardine. — La sardine, « pressée » ou « sorette », arrive à Nantes dans des futailles; elle est évaluée d'après ces futailles ou en milliers et en cents au compte (6). Les mesures les plus usitées sont la busse et la « botte », quelquefois la barrique. La busse très généralement contient 6 000 sardines (7). La botte en contient 18 000 (8). La barrique a sensiblement la même capacité que la busse (9).

Maquereaux. — Comme le hareng, ils sont en baril, et l'unité supérieure est le lest de 12 barils; le baril contient 3 cents de maquereaux environ (10); il s'agit probablement du cent de 104 (11).

2 s. 6 d. par barique entrant. Harangs 1 s. 3 d. par barils aussi en entrant ». Vérifié dans registres: le 5 février 1555, Olivier Aviec, maître de la *Cardinale*, du Croisic, amène 1 barrique harengs. Anc. cout. d'1 millier (C 3260, f° 56 v°). — Pour le vin et les grains également barrique et busse sont de même capacité.

(1) Le 27 février 1555, Thomas Belfide, maître de la *Marie*, d'Artemene, amène... 10 lests 1/3 288 paillasses hareng soret. Ancienne coutume de 24 lests (C 3260, f° 60 r°).

(2) DARDEL, *La pêche harengière en France*, p. 46.

(3) S. DES BRUSLONS, *op. cit.*, art. Hareng.

(4) E. DARDEL, *op. cit.*, p. 46.

(5) M. MOLLAT, *Comptabilité du port de Dieppe*, p. 24.

(6) *Instructions...* Pancarte des Octrois, p. 114: « Sardines sèches, 2 s. 6 d. par millier au compte ». D'autre part une busse contient 6 milliers de sardines, alors que la pipe contient 5 cents de morue parée: si la sardine était en milliers pesant, on ne s'expliquerait pas une telle différence, alors que la pipe est le double de la busse en règle générale. Ce qui nous a fait hésiter, c'est le texte de la Pancarte des droits de la Prévôté, prévoyant pour l'ancienne coutume 1 d. obole « sur chaque millier de harang, ou sardine, blanc ou soret » (dans *Instructions...* p. 5), alors qu'il y a une telle différence de grosseur entre les deux poissons. Mais la sardine est effectivement au nombre, de même que le hareng.

(7) Equivalences données par l'ancienne coutume, confirmées par *Grande Encyclopédie, Dictionnaire de la Pêche*, article Sardine: « quand les sardines pressées sont d'une bonne grosseur, il en entre environ 6 000 dans chaque baril ».

(8) D'après l'ancienne coutume.

(9) *Instructions...*, p. 114: « 3 s. par barique, ou 6 d. par millier »; la barrique contient donc 6 milliers.

(10) S. DES BRUSLONS, *op. cit.*, article Maquereau.

(11) *Id.*, *ibid.*

Merlus. — Ils sont évalués en pipes, busses et barriques, en paquets, ou en milliers et cents au compte le plus souvent. D'après le prix de vente indiqué, nous avons obtenu les moyennes suivantes : 20 à 25 pour 1 paquet, 100 à 150 pour une busse ou une barrique, le double pour une pipe.

Saumon. — Il arrive en barriques, barils et busses, qui sont vraisemblablement dans le même rapport que pour le hareng, c'est-à-dire qu'une barrique ou une busse vaut 2 barils. Le baril contient vraisemblablement de 20 à 25 gros saumons et de 60 à 75 petits (1). Là aussi le lest est l'unité supérieure.

Poissons divers. — Ils se partagent entre les deux types de mesures que nous avons reconnus : futailles (anchoix, baleine), ou compte (congres, raies, juliennes, pocheteaux...); on trouve quelquefois également des « paquets ».

5. — MESURES POUR LES METAUX

Ils arrivent sous des formes diverses : en bouts pour le fer, barres pour l'acier, saumons et pièces pour l'étain, tables, saumons et pièces pour le plomb, ou alors dans des futailles (barils, barriques, pour le fer et l'acier); malheureusement, le receveur ne donne pas toujours leur poids; et nous ne pouvons attribuer un poids fixe à ces diverses formes, qui sont très variables : ainsi le saumon d'étain pèse de 70 à 550 livres (heureusement, ces saumons sont toujours « rapportés » en milliers pesant).

Cependant il nous a fallu établir, au moins pour le fer et l'acier, des moyennes, mais qui ne prétendent absolument pas être une équivalence; pour le fer : 50 bouts font 1 millier; pour l'acier 28 barres font 1 millier, 2 barils également; pour le fer et l'acier, 1 millier vaut 7 quintaux.

6. — MESURES POUR LES ETOFFES

Elles sont évaluées de quatre manières : d'après leur contenant (balles, ballots, paquets, fardeaux), par unités (pièces), par leur longueur (aunes), et par leur poids. Heureusement la perception de l'ancienne coutume (4 d. sur chaque drap) (2), a forcé le receveur à nous donner le nombre de pièces.

Les fardeaux envoyés en Espagne sont de 150 livres pesant (3). Le nombre de pièces de draps contenues dans les balles, ballots, paquets était assez variable. La pièce de drap, telle qu'elle est prévue pour la perception des droits, doit mesurer 30 aunes de Paris (4); au XVIII^e siècle l'aune de Paris mesure 3 pieds 7 pouces 8 lignes, et l'aune nantaise 4 pieds 4 pouces $\frac{4}{5}$ ligne : celle-ci est alors à l'aune de Paris comme 6 à 5 (5) et sans doute en était-il de même à cette époque; mais nous avons préféré garder la pièce comme unité.

(1) *Id.*, *ibid.*, article Saumon. Mais nous avons préféré prendre le baril comme unité.

(2) Dans *Instructions...*, Pancarte de la Prévôté, p. 4.

(3) *Id.*, p. 6.

(4) *Id.*, p. 4.

(5) *Id.*, p. 258.

7. — MESURES POUR MARCHANDISES DIVERSES

Beurre. — Il arrive en pots, pottées, barattes, busses et pipes, dont le receveur donne parfois le poids. En moyenne la pottée pèse 15 l., la baratte 100 l., la busse 250 l.

Cire. — Évaluée le plus souvent en cents et milliers pesant, parfois en balles (sans doute de 150 l. pesant).

Cuir et peaux. — L'unité est la tracque qui comprend 10 cuirs; le lest comprend 20 tracques, ou 200 cuirs.

Figues. — Arrivent en « cabas », en « pièces » (?), et en pipes.

Huile d'olive. — Évaluée en bottes (1 botte semble valoir 3 busses) et en jarres [jarres de terre plombées et vernissées en dedans (1)].

Lard. — La mesure est la « couste » (?), qui semble contenir un demi-pore (2). Nous lui avons attribué une moyenne de 48 livres.

Liège. — Arrive en balles et paquets de poids variable mais qui semblent peser 100 l. en moyenne.

Moulage. — Mesurée en carreaux et en ronds.

Plâtre. — Mesuré le plus souvent en tonneaux, parfois aussi en mouts (?) (de capacité inférieure au tonneau, semble-t-il), quelquefois en « cuvées ».

Résine. — Arrive en pains qui pèsent chacun en moyenne 100 l.

Sucre. — Arrive en caisses et en barils, dont nous avons pu déterminer le poids total grâce à l'apurement.

(1) *Id.*, p. 205-206.

(2) Le 4 mars 1555, Yvon Rauland, maître de la *Bonneventure*, de Pénérif, amène 2 coustes lard. Ancienne coutume 4 d. (C 3260, f^o 63 v^o). Or le tarif de l'ancienne coutume est de 4 d. « sur chacun pore sallé » (*Instructions...*, p. 5).

PIÈCES JUSTIFICATIVES

I

PRÉSENTATION DE SES COMPTES PAR LE RECEVEUR GILLES LEMOINE (*Arch. mun. Nantes, CC 411, 1^{er} cahier, f^o 1 r^o*).

Compte que rend Gilles Lemoine a Messieurs les maire eschevins manans et habitans de la ville de Nantes par devant vous nossieurs de la Charmoye et de Francheville Conseillers du Roy, Me et auditeur de ses comptes en Bretagne Commis a cette fin par Nossieurs des Comptes, de la Recepte par luy faicte au tablier de la Prevoste de Nantes du devoir mis sur certaines denrees et marchandises par permission du Roy, pour le racquit des debtes de lad(ict)e ville, durant une annee entiere, commence le premier jour de fevrier 1568 et fini le dernier jour de janvier 1569. Selon et ainsy qu'est declare au Registre particulier du d(ict) tablier, ensemble de la mise et despense qu'il a faicte...

II

OBSERVATIONS DES GENS DE LA COUR DES COMPTES SUR LES COMPTES RENDUS PAR GILLES LEMOINE (*Arch. mun. Nantes, CC 411, 1^{er} cahier, f^o 1 v^o*) (dans la marge) (1).

Pour la verification de la presente charge ce comptable rapporte Acte de commission a lui baille par Mrs les maire et eschevins du d(ict) Nantes... pour... la recette des deniers qui seront receuz à la Prevoste p(ou)r la liberation de lad. ville. Laquelle commission datee du 1^{er} j(ou)r de fevrier mil V c(ent) LXVIII par extraict (?) du papier de la mairie et police à Nantes Duboys greffier.

Aussi rend ce comptable la pencarte et le c(h)ap(it)r(e) des devoirs qui ont ete permis par le Roy aux habitans du d. Nantes de lever sur les marchandises (?) par iceluy chapitre. Datte du XIV^e jr de janvier mil V c LVIII signe Cernont.

Aussi a ce comptable rendu le registre par le menu de ce que a monte les d. devoirs vour chaque mois de l'an, commence le 1^{er} jr de fev. mil V c LXVIII et fini le dernier jour de janvier mil V c LXIX contenant II c LXIII feuillets papier... soulz le signe du d. Lemoyne present comptable;

A la fin du present registre est rap(por)te la commission baillee par Mrs les maire et eschevins de Nantes a Poullain et Darende eschevins de Nantes pr verifier le d. registre s'il contenait verite sur les diaulx (?) sur lesquels ce d. comptable avoit fait lad. recette icelle dite commission datee du VI^e jr de mars mil V c LXX signee P. Brossier greffier.

Et au dos du p(resen)t feuillet est rapp(or)te l'acte de lad. verification du d. registre faite par lesd. Poullain et Darende eschevins sur les d. diaulx (?) etant en mains du d. Lemoyne present comptable et sur lesquels il avoit faite la d.

(1) Pour la commodité de la lecture nous avons divisé en paragraphes ce texte qui dans l'original n'en comporte pas.

charge ce qu'il a verifié par (?)ment le d. acte date du IX mars mil V c LXX signé Guill^{ms} Poullain, Darende, Pierre Brossier greffier.

Aussi rend autre acte fait au bureau de lad. police du d. Nantes par les d. maire et eschevins le penultieme jour de mars au d. an mil V c LXX signé du d. Brossier greffier pour le compte sur la difficulté que nous auditeurs du present compte faisons d'examiner cestuy present compte sans avoir l'avis des d. maire et eschevins sur la difference de lad. pencarte pour raison du poisson diversement rapte devait estre leve devoir par chaque charge et non par millier.

Ont les d. maire et eschevins apres s'être entre eux informés de la forme et usage des precedents fermiers des d. devoirs. Ont trouve qu'ils n'avaient leve les d. devoirs selon la d. pencarte (...) Ainlz conformement a (...) de la Recette du present comptable, et s'en remettre a Nossieurs des Comptes pour en juger. Suivant quoi la dite difficulté rapportee par nous au bureau de lad. Chambre d'estre ordonne par deliberation d'icelui que la presente charge sera acceptee en vertu des d. acquitz ci-dessus rendus.

Et apres avoir vu le d. registre pr le d. mois de fevrier mil V c LXVIII aistre suivant lad. pencarte recharge pour le d. mois de (...).

Et aistre ordonne a ce comptable avertir Mrs les d. maire et eschevins le cas avenant que tels devoirs seront à l'avenir leves par permission du Roy. Que les d. maire et eschevins refforment la d. pencarte pour les devoirs du poisson vert et sec et que le devoir se leve par raison de chaque millier ou chaque cent et non charge de poisson.

III

CORRECTION DES CHIFFRES DU RECEVEUR NICOLAS LEVRAULT PAR COMPARAISON AVEC CEUX FOURNIS PAR LES REGISTRES DE LA PRÉVÔTÉ (Le corps de la feuille est occupé par le compte rendu du receveur, les observations sont écrites dans la marge gauche : Arch. Dép. Loire-Inf., B 2974, 1^{er} cahier, f° 1 v°).

(Compte rendu du receveur)

Se charge ledit Levrault avoir receu... Assavoir pour l'année commençant le premier jour daoust mil V c LXIV, finissant le dernier jour de juillet mil V c LXV pour le nombre de six cens deux escaffes (1) qui ont amene sel au dit port de Nantes portant plus de six muiz a la dite raison de douze deniers monnoye chacune la somme de trente livres deux solz monnoye qui reduites a tournoye vallent trente et six livres deux solz cinq deniers.

(Observations)

Après avoir veu deux registres de conterolle de la Prevoste de Nantes estans en la Chambre renduz par Claude Hubert controlleur de feu () Claude de Troyes sr de Ste More vivant conseiller du Roy et conterolleur general de la dite Prevoste, le premier commençant le premier jour d'octobre mil V c LXIII et l'autre commençant le premier jour d'octobre mil V c LXIV finissant le dernier jour de septembre mil V c LXV. Par lesquels a este verifié que depuis le premier jour d'augst mil V c LXIV jusques au dernier jour de juillet mil V c LXV presente année de ce compte il a este amene au port de Nantes le nombre de VI c XXVII barques appelees escaffes portant chacune plus de six muiz. Et par la pencharte estant en la Chambre et cy transcripte il a este prins et leve au tablier de la dite prevoste de Nantes... douze deniers monnoie pour chacune escaffes, qui est pour les dites VI c XXVII escafes la somme de XXXI L VII s. monnoie vallant a tournois trante sept livres douze solz cinq deniers tournois dont le compable est cy charge.

(1) Souligné dans l'original par les correcteurs.

IV

LE RECEVEUR NICOLAS LEVRAULT DEMANDE A ÊTRE « DÉCHARGÉ » DE SES COMPTES (Arch. Dép. Loire-Inf., B 2974, 2^e cahier, f° 80 r°-81 r°).

En faisant le calcul de tout le grand du nombre des escaffes amenant sel au port de Nantes des challans montans sel au-dessus du pont du diet Nantes portans plus de six muiz du nombre des muiz de sel mesurez au diet port de Nantes et de la quantite des vins qui y ont este amenez durant les six années de ce present compte. Le present comptable a este trop charge par erreur pour le Regard des devoirs des seigneurs dont il navoiet prins charge et dont neant moings il a este recharge en ce present compte premier du nombre de quarante six escaffes pour chacune desquelles est deu aux seigneurs dont il a este charge la somme de huit solz troys deniers monnoye qui est pour les dietes quarente six escaffes la somme de dix huit livres dix neuf solz six deniers monnoye. Secondement du nombre de vingt six challans pour chacun desquels est deu aus dietz seigneurs la somme de trente huit solz onze deniers monnoye qui est en somme toute pour le diet nombre la somme de cinquante livres onze solz dix deniers monnoye. Tiercement du nombre de douze cens vingt muiz de sel mesurez au diet port de Nantes sur chacun desquels est deu aus dietz seigneurs deux deniers obolle paris et ung denier obolle poge monnoye revenant à douze livres quatorze solz deux deniers paris et huit livres dix sept solz onze deniers monnoye. Quartement il a este charge du nombre de cent quatre tonneaux de vin pour chacun desquels il est deu aus dietz seigneurs ung denier paris et cinq deniers obolle poge monnoye qui reviennent à la somme de huit solz huit deniers paris et quarante neuf solz dix deniers monnoye. Toutes lesquelles sommes cy devant tant a paris a monnoye de Bretagne dont ce comptable a este surcharge par erreur de calcul reduction a tournois montent ensemble la somme de cent treize livres onze solz cinq deniers obolle de laquelle somme il supplys estre descharge et icelle luy estre passee et allouee en claire mise...

TABLE DES TABLEAUX

	Pages
1. — Types d'embarcations fréquentant le port	17
2. — Mouvement du trafic dans le port de Nantes	19
3. — Mouvement sur la Loire en amont	20
4. — Importation de céréales par la mer	21
5. — Le trafic du blé d'amont	22
6. — Arrivées de morue verte et parée	23
7. — Origine des importations de hareng	24
8. — Origine des importations de sardine	25
9. — Valeur du commerce de la morue, du hareng et de la sardine	25
10. — Arrivées de merlus et maquereaux	25
11. — Origine des importations de fer	26
12. — Origine des importations d'acier	27
13. — Les importations de plomb et d'étain	28
14. — Arrivées de lin, chanvre et laine	29
15. — Différentes espèces de toiles envoyées vers les pays ibériques	30
16. — Importations d'alun et de pastel	31
17. — Répartition du papier, des livres et des cartes dans l'exportation vers les pays ibériques	32
18. — Arrivées des cuirs et peaux	32
19. — Importations de suif, lard et beurre	33
20. — Directions des exportations de pruneaux	33
21. — Arrivées de figues, citrons et oranges	33
22. — Importation du sucre et de ses dérivés	34
23. — Importations de liège, résine, brai et goudron	34
24. — Directions des exportations d'ardoises	35
25. — Importation de plâtre et exportation de tuffeaux et de « mollage »	35
26. — Importance respective des marais salants du Pouliguen et de la Baie	37
27. — Répartition de la production entre les différents secteurs de la Baie	39
28. — La flotte des escaffes : types et tonnages	39
29. — Répartition des ports assurant le trafic du sel	40
30. — Le commerce du sel à Nantes de la fin du XV ^e à la fin du XVI ^e siècle	44
31. — Répartition du vin exporté entre vin nantais et vin d'amont	49
32. — Proportion du vin d'amont non exporté	50
33. — Directions des exportations de vin	51
34. — Répartition du vin en Bretagne	52
35. — Répartition du vin entre les principaux ports de la côte Sud de la Bretagne	53
36. — Répartition du vin entre les principaux ports de la côte Nord de la Bretagne	53
37. — Arrivée du vin d'amont de 1564 à 1572	55
38. — Répartition du trafic par directions à la sortie	59
39. — Ports d'attache des navires ayant fréquenté Nantes	60

	Pages
40. — Les deux catégories de ports de la côte Sud de la Bretagne : « récepteurs » et caboteurs	65
41. — Les deux catégories de ports de la côte Nord de la Bretagne : « récepteurs » et caboteurs	67
42. — Importance des différentes régions de la Bretagne dans le trafic Nantes-Bretagne	68
43. — Importance des ports français du Sud d'après les arrivées à Nantes....	69
44. — Part respective des navires bretons et anglais dans le commerce avec l'Angleterre	71
45. — Répartition du blé exporté entre Espagne et Portugal	73
46. — L'exportation des fardeaux vers l'Espagne et le Portugal	74
47. — Répartition des fardeaux entre : papier, mercerie, livres, cartes et toiles	74
48. — Répartition des ports d'attache des navires assurant le trafic avec les pays ibériques	75

TABLE DES GRAPHIQUES, CARTES ET PLANCHES

	Pages
GRAPHIQUES	
1. — Le mouvement du port	18
2. — Courbes comparées de l'arrivée du blé d'amont et de son exportation par mer	21
3. — Courbes comparées de l'arrivée du sel et de sa montée par la Loire	42
4. — Evolution probable de la montée du sel à partir de Nantes de la fin du XV ^e siècle à la fin du XVI ^e siècle	46
5. — Courbes comparées de l'arrivée du vin d'amont et de l'exportation totale du vin par mer	48
6. — Arrivée du vin d'amont de 1554 à 1572	56

	Pages
CARTES	
1. — Les marais salants et la Basse-Loire	38
2. — Les directions du trafic de Nantes	58
3. — Les ports bretons en relations avec Nantes	63
4. — Les ports de la côte Sud de la Bretagne de la presqu'île de Quiberon à l'embouchure de la Basse-Loire	64
5. — Les ports français en relations avec Nantes	69

PLANCHES

Vue du port de Nantes probablement à la fin du XVI^e ou au début du XVII^e siècle
Une page du chapitre des « Escaffes ».

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
AVANT-PROPOS	V
INTRODUCTION	VII
BIBLIOGRAPHIE	IX-XII

CHAPITRE PREMIER. — L'APPROCHE DES DOCUMENTS

1. — Présentation des documents	1
2. — Les péages	3
3. — La perception des péages	8
4. — La vérification des comptes	9
5. — Les mesures	10
6. — Examen critique des registres	11

CHAPITRE II. — LE MOUVEMENT DU PORT ET LES ECHANGES

A. — Le port et son mouvement	15
B. — Les échanges commerciaux	
1. — Les céréales	20
2. — Le poisson	22
Morue	24
Harang	25
Sardine	25
Merlus et maquereaux	26
Autres poissons	26
3. — Les métaux	26
Fer et acier	28
Autres métaux	29
4. — Les textiles	31
Colorants	31
5. — Produits divers	31
Papier, livres et cartes	32
Cuir et peaux	33
Produits agricoles	33
Fruits	33
Produits exotiques	34
Liège, résine, brai et goudron	34
Matériaux	35
Bois	35
Produits divers	36

CHAPITRE III. — NANTES PORTE DU SEL ET PORT DU VIN

	Pages
A. — Nantes porte du sel.	
1. — Origine du sel. Son transport et son trafic à Nantes	37
2. — Evolution du commerce du sel à Nantes	43
B. — Nantes port du vin.	
1. — Origine du vin. Son transport et son trafic à Nantes	49
2. — L'exportation du vin	51
3. — Evolution du commerce du vin à Nantes	54

CHAPITRE IV. — LES DIRECTIONS DU TRAFIC

1. — Vue d'ensemble. La marine bretonne à Nantes	59
2. — L'arrière-pays, la Basse-Loire et la Baie	61
3. — La Bretagne	63
4. — Les ports français	68
5. — Les pays étrangers de la Manche et de la Mer du Nord	
Iles Britanniques	70
Provinces Unies	72
Ports allemands	72
6. — L'Espagne et le Portugal	72
CONCLUSION	77

APPENDICE

A. — Le problème du « rapport »	81
B. — Essai sur les mesures nantaises	84
1. — Mesures pour les grains	85
2. — — — le sel	86
3. — — — les liquides	87
4. — — — le poisson	87
5. — — — les métaux	90
6. — — — les étoffes	90
7. — — — les marchandises diverses	91

PIECES JUSTIFICATIVES

1. — Présentation de ses comptes par le receveur Gilles Lemoine	93
2. — Observations des Gens de la Cour des Comptes sur les comptes rendus par Gilles Lemoine	93
3. — Correction des chiffres du receveur Nicolas Levraut par comparaison avec ceux fournis par les registres de la Prévôté	94
4. — Le receveur Nicolas Levraut demandé à être « déchargé » de ses comptes	95
TABLE DES TABLEAUX	97
TABLE DES GRAPHIQUES, CARTES ET PLANCHES	99

ACHEVÉ D'IMPRIMER
SUR LES PRESSES DES
IMPRIMERIES OBERTHUR

A RENNES
EN MAI
MCMLVI

Anton
AR MARZH



Ex libris

Dépôt légal
Imprimeur n° 4.865

Ecole Pratique des Hautes Etudes - VI^e Section
CENTRE DE RECHERCHES HISTORIQUES
Publications prévues (1956)
A LA LIBRAIRIE ARMAND COLIN

PORTS - ROUTES - TRAFICS

6. H. et P. CHAUNU. — *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*.
Tomes 4 et 5.

MONNAIE - PRIX - CONJONCTURE

5. E. LABROUSSE. — *Tableau des prix du froment en France (1800-1872)*.

AFFAIRES ET GENS D'AFFAIRES

9. H. TUCCI. — *Lettres vénitiennes*.
10. J. G. DA SILVA. — *Lettres de Lisbonne*.

BIBLIOTHEQUE GENERALE

- RONCHI. — *Histoire de la lumière*.
I. MEYERSON (sous la direction de). — *Problèmes de la couleur*.

AU S.E.V.P.E.N., 13, RUE DU FOUR, PARIS (6^e)

CEUVRES ETRANGERES

3. MANKOV. — *Les Prix et leur mouvement dans l'Etat russe du XVI^e siècle*.
4. E. J. HAMILTON. — *Les trésors d'Amérique et les mouvements des prix en Espagne (1501-1650)*.

CENTRE DE RECHERCHES HISTORIQUES

PORTS - ROUTES - TRAFICS

1. F. BRAUDEL et R. ROMANO. — *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)* (670 F).
2. V. CHOMEL et J. EBERSOLT. — *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougue* (815 F).
3. R. ROMANO. — *Le commerce du royaume de Naples avec la France et les pays de l'Adriatique au XVIII^e siècle* (430 F).
4. M. MOLLAT. — *Comptabilité du port de Dieppe au XV^e siècle* (960 F).
5. E. TROCMÉ et M. DELAFOSSE. — *Le commerce rochelais de la fin du XV^e au début du XVII^e siècle* (850 F).
6. H. et P. CHAUNU. — *Séville et l'Atlantique (1504-1660)* (9 vol.).
 - T. I. — *Introduction méthodologique* (1 600 F).
 - T. II. — *Le Trafic de 1504 à 1560* (3 200 F).
 - T. III. — *Le Trafic de 1561 à 1595* (3 200 F).
7. J. TANGUY. — *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVI^e siècle.*

AFFAIRES ET GENS D'AFFAIRES

1. A. SÀPORI. — *Le marchand italien au moyen âge* (720 F).
2. M. MOLLAT. — *Les affaires de Jacques Cœur : Journal du Procureur Dauvet* (T. I, 1 150 F - T. II, 1 150 F).
3. Mme M. BAULANT. — *Lettres de négociants marseillais : Les Frères Hermite, 1570-1672* (850 F).
4. R. de ROOVER. — *L'évolution de la lettre de change, XIV^e-XVIII^e siècles* (850 F).
5. G. SICARD. — *Aux origines des sociétés anonymes : Les moulins de Toulouse au moyen âge* (1 350 F).
6. H. LAPEYRE. — *Simon Ruiz et les asientos de Philippe II* (750 F).
7. G. MANDICH. — *Le pacte de Ricorsa et le marché italien des changes au XVII^e siècle* (850 F).
8. H. LAPEYRE. — *Une famille de marchands : les Ruiz* (2 400 F).

MONNAIE - PRIX - CONJONCTURE

1. CARLO M. COPOLLA. — *Mouvements monétaires dans l'Etat de Milan, 1580-1700* (335 F).
2. V. M. GODINHO. — *Prix et monnaies au Portugal* (1 400 F).
3. R. ROMANO. — *Le commerce du blé à Marseille au XVIII^e siècle* (1 100 F).
4. F. C. SPOONER. — *L'Economie mondiale et les frappes monétaires en France, 1493-1680.*