

Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne

Congrès de Brest, 1-3 septembre 2011

Résumés des communications

ROUTES ET AUTRES VOIES DE COMMUNICATION

JEUDI 1^{ER} SEPTEMBRE MATIN

Les apports récents de la prospection aérienne et des fouilles dans la connaissance des voies romaines en Bretagne

Après plus d'un siècle de littérature érudite consacrée aux voies romaines et plus généralement aux itinéraires anciens, on pouvait croire le sujet épuisé. Or il n'en est rien. On doit, en effet, un renouveau de la recherche à un recours systématique à des méthodes d'approche telles que la cartographie et surtout la détection aérienne.

En effet, si les érudits des siècles derniers, en emboîtant le pas de la mode romantique, ont souvent fait preuve d'intuitions en misant notamment sur l'existence probable de liaisons terrestres anciennes entre les principaux centres habités, leur travail s'est longtemps limité à des observations de terrain, sans un véritable transfert cartographique salutaire. De plus les profondes mutations des paysages qui ont eu lieu depuis ont rendu caduque une part importante de leurs observations.

L'apport de l'archéologie aérienne s'avère désormais essentiel puisqu'elle permet d'embrasser le parcours des chemins sur de longues distances et de s'assurer au fur et à mesure des modes de construction de la voirie.

Nous proposons de développer ce point de vue à partir d'exemples précis. Celui de la voie Rennes-Angers, dont l'étude a été relancée par une opération d'archéologie préventive en 1995, est aujourd'hui emblématique, puisque les séries de survols aériens ultérieurs ont définitivement établi son tracé.

Depuis la fin des années 1980, les archéologues aériens ont multiplié les survols et ajouté à leurs domaines de recherche la détermination des itinéraires anciens.

Une part importante de ce travail a consisté en la reconstitution des réseaux étoilés partant des capitales de cités antiques, notamment Carhaix, Rennes ou Le Mans et à mettre en évidence de grandes voies transpéninsulaires comme Angers-Carhaix ou Angers-Vannes.

Cette implication est directement à l'origine de la révélation de nouveaux itinéraires, utilisés et réaménagés au cours de la période antique, mais qui trouvent une origine souvent beaucoup plus ancienne. C'est le cas en particulier d'une liaison entre Carhaix et Le Yaudet, ou bien encore de celle qui relie probablement le sanctuaire de Comblessac à la rive droite de la Vilaine (Morbihan).

Gilles Leroux

Maurice Gautier

Les voies de communication dans l'Ouest de la Bretagne dans l'Antiquité : une conjonction voies terrestres-voie maritime ?

Il est remarquable que dans l'Armorique antique, en particulier dans sa partie occidentale, plusieurs voies terrestres aboutissent en des points du littoral. Lorsque ces points correspondent à des agglomérations attestées, situées le plus souvent en fond de rias, telles Quimper ou Landerneau, leur fonction comme voies de redistribution des marchandises ne fait pas de doute. Pour d'autres, à l'inverse, la fonction n'apparaît pas clairement en l'état actuel des recherches. Les données concernant les navires antiques qui naviguaient dans l'Atlantique et la Manche à l'âge du fer et à l'époque romaine montrant que ceux-ci pouvaient accoster sans difficulté dans toutes les anses et criques de ces côtes, il est probable qu'il faut ainsi imaginer l'existence de multiples havres que l'on utilisait en fonction des besoins et des conditions météorologiques. Ils permettaient, en tout état de cause, comme le montrent les très nombreux objets importés découverts sur les sites romains d'Armorique (céramiques sigillées, amphores, meules à grain, statuettes de terre blanche, etc.), d'assurer les échanges entre la péninsule armoricaine et les autres provinces de l'Empire romain, de la Bétique à la Bretagne insulaire, de la Gaule Belgique à la Narbonnaise, et ainsi d'intégrer pleinement l'ouest de la Gaule à l'économie-monde de cette époque. En l'absence, dans ces provinces proches ou lointaines, de mobiliers archéologiques que l'on pourrait indiscutablement attribuer à la péninsule armoricaine, on ignore, en revanche, sous quelle forme étaient exportés les surplus, agricoles ou autres, produits par ces communautés occidentales.

Jean-Yves Eveillard, maître de conférences à l'UBO (E.R.)

Patrick Galliou, professeur émérite à l'UBO

Les chemins au Moyen Âge central à l'est de la Bretagne

Les voies antiques ont fait l'objet de nombreuses études qui ont alimenté une abondante littérature archéologique et historique. Il n'en est pas de même pour la voirie médiévale. Si celle-ci, reprit pour partie certains itinéraires antérieurs, elle en créa cependant de nouveaux. Au Moyen Âge central et dans l'Ouest, alors que le pouvoir éclate et devient multipolaire, beaucoup de lieux de vie se déplacent ou se créent, et leur desserte nécessite alors nombre de créations, transformations ou déviations. Malheureusement, la documentation est lacunaire : il ne nous est parvenu aucune carte ancienne, aucun traité de voirie, aucune borne routière. Pour cette raison, l'approche des réseaux viaries doit être multiple : - archéologique, mais les données y sont rares, les programmes de recherche encore plus - régressive à partir des cartes et plans postérieurs - et enfin textuelle. Cette dernière approche sera tentée pour la Haute Bretagne et les terres voisines du Maine et de l'Anjou ; elle permettra de repérer les créations, les péages, les « vaeries », les lieux de contrôle, mais aussi certaines mentions de voies antiques encore très présentes dans le paysage. Preuve s'il en était besoin que pas plus que dans d'autres domaines, l'an mil ne connut de rupture totale avec les temps antérieurs.

Jean-Claude Meuret, maître de conférences en archéologie nationale, à la retraite

La corvée en haute et basse Bretagne : les pratiques et les plaintes des paroisses sur les grands chemins en 1769

Reprenant le dossier ouvert par Joseph Letaconnoux il y a un siècle sur la construction des grands chemins en Bretagne au XVIII^e siècle, ma thèse interroge les fonds d'archives pour comprendre les pratiques de travail et les effets culturels et politiques des chantiers des travaux publics en Bretagne. Dans cette présentation, je souhaite faire un court bilan des études sur les routes bretonnes – et surtout sur la corvée des grands chemins – de l'Ancien Régime, et puis montrer comment le chantier des grands chemins, un espace public très peu étudié, peut être conçu comme un laboratoire des tensions sociales et culturelles bien avant 1789. L'optique réglementaire de Letaconnoux laisse de côté de nombreux documents qui témoignent de l'impact des obligations de la corvée des grands chemins sur les communautés rurales. En janvier 1769, les Etats et le duc d'Aiguillon lancent une enquête pour s'enquérir du poids de la corvée dans les paroisses. Les réponses – les États en ont reçu 510 dont j'ai repéré 148 dans les archives d'Ille-et-Vilaine – expliquent les activités de la paroisse sur le grand chemin ; le travail du syndic des grands chemins et de ses députés ; les amendes, garnisons, et emprisonnements des « défaillants » ; la présence des experts et des autorités traditionnelles dans les figures de l'ingénieur, de l'entrepreneur, ou du grand propriétaire noble. Quelles sont les similitudes et les différences entre paroisses sujettes à la corvée? Quelle cartographie de la corvée des grands chemins apparaît à la suite de l'étude des réponses des paroisses en 1769? Quelle est l'importance de la langue bretonne dans la diffusion de nouveaux savoirs techniques ? Comment un corps d'ingénieurs, pour la plupart formés en Bretagne (au lieu de Paris, comme dans le cas des autres provinces françaises au XVIII^e siècle) réussit-il à gérer les chantiers à la campagne et dans les petits bourgs à l'époque où les ingénieurs et les architectes sont surtout formés à l'art de la construction monumentale et urbaine? La rencontre des habitants de la campagne avec les administrateurs des grands chemins sur les chantiers fait naître une réflexion dans les paroisses et dans les grandes institutions provinciales sur l'utilité des routes, le commerce local, et la nature des liens politiques entre la paroisse et la province, voire entre la province et le pouvoir royal.

Katherine McDonough, doctorante, Histoire, Stanford University, États-Unis

Les « chemins de la mer » : le cabotage en Bretagne méridionale aux XVII^e et XVIII^e siècles

Jusqu'à la révolution ferroviaire du XIX^e siècle, les transports s'articulent très souvent autour d'un segment maritime ou fluvio-maritime. Comme l'a souligné Gérard Le Bouëdec : « Le routage n'est alors qu'un charroi de proximité ». Considéré longtemps comme le parent pauvre de l'historiographie du commerce maritime – André Lespagnol a même évoqué à son propos le « trou béant de l'historiographie française » –, le cabotage a bénéficié de récents travaux qui ont profondément enrichi nos connaissances de ce sujet. Un numéro de la *Revue d'Histoire Maritime*, publié en 2008, a d'ailleurs permis de faire le point sur les acquis de la recherche.

Cette communication se propose d'étudier les différents courants de cabotage présents le long du littoral sud de la Bretagne, en exploitant en particulier les archives notariales nantaises pour le XVII^e siècle, et les données d'entrées et sorties du port de Nantes conservés dans les fonds de l'Amirauté pour le XVIII^e siècle. Ces sources permettent de mettre en évidence la permanence d'échanges bien connus depuis la période médiévale, comme ceux consistant à troquer des blés produits dans le Vannetais contre des vins de Loire. D'autres courants commerciaux naissent et se développent à l'image de la ligne Lorient-Nantes, alimentée par les produits de la Compagnie des Indes. Ces différents documents nous donnent aussi à voir l'origine des flottilles de cabotage qui prennent en charge ces marchandises.

Bernard Michon, docteur en histoire - CRHIA EA 1163 - Université de Nantes

Les agents voyers en Ille-et-Vilaine au XIX^e siècle

La loi du 21 mai 1836 a permis de moderniser la vicinalité française en accordant aux départements l'autorité nécessaire pour assurer la construction, le financement et l'entretien des chemins. L'Ille-et-Vilaine s'est ainsi doté d'un service vicinal, composé d'agents voyers. L'histoire de ce groupe professionnel est encore très méconnue à l'heure qu'il est ; elle mérite pourtant d'être redécouverte car elle permet de mieux comprendre à la fois comment s'est construite la fonction publique territoriale et comment s'est constitué le réseau routier local à l'heure du grand désenclavement des campagnes françaises. Nous étudierons ce groupe professionnel sous trois rapports : nous nous pencherons d'abord sur sa sociologie, nous décrirons ensuite les carrières de ses membres, enfin nous nous concentrerons sur le métier d'agent voyer tel qu'il fut exercé au quotidien.

Valentin Pautet, étudiant en mastère 2 d'histoire contemporaine, Université Rennes 2

« Les Voix du Rail »

Un hommage à Louis Harel de la Noë, architecte-ingénieur, concepteur et réalisateur du réseau du « petit train » des Côtes-du-Nord (1852-1931)

Le 23 novembre 1901 arrive à Saint Brieuc comme chef du service départemental des Ponts et Chaussées un ingénieur en chef de 50 ans : Louis Harel de la Noë. Cette mutation est un retour à la terre natale et un rapprochement vers un département qu'il affectionne particulièrement : le Finistère.

A 26 ans, il est nommé ingénieur ordinaire chargé de l'arrondissement de Quimper (1878-1880) ; il y concevra ses premiers ponts. Le 14 septembre 1885, il épouse à Landerneau Louise Riou de Kerprigent qu'il emmène dans la Sarthe où il alors est en poste. Nommé chef de l'arrondissement de Brest de 1891 à 1893, il aura pour supérieur Armand Considère qui exercera une influence capitale sur le destin d'Harel ; il y réalisera ses premières audaces architecturales.

Après 26 années riches d'expériences dans l'aménagement du territoire par le rail ou la route, sa nomination dans les Côtes-du-Nord pour une longue durée de 17 ans (1901-1918) va lui permettre de déployer un génie inégalé tant dans la recherche technique que dans l'innovation créatrice, sans oublier la résolution des questions économiques, gage d'une exceptionnelle pérennité.

Cette double évidence à consacrer, pendant ce congrès, un temps de présentation succincte de l'œuvre de l'ingénieur permettra de percevoir les diverses « voix » qui ont inspiré ses choix, ses réalisations, ses audaces et ses ambitions. Sans omettre celles, plus affligeantes, qui ont commandé de déplorables destructions...

Geneviève Le Louarn-Plessix, conservateur général du patrimoine, inspecteur général des monuments historiques honoraire

Des ponts à transbordeur pour traverser des estuaires

Les traversées d'estuaires à proximité de villes portuaires posent un problème particulier, car il faut croiser deux flux de circulation perpendiculaires, avec le moins de gêne possible pour l'un et l'autre : celui d'une rive à l'autre ; celui sur le fleuve. Différentes solutions ont été imaginées au fil du temps, à commencer par des bacs tractés, puis automoteurs. On construisit également des ponts tournants, comme celui de Recouvrance à Brest (1861). Plus tard, au XX^e siècle, on réalisa des ponts à grande hauteur, comme celui de Cheviré en aval de Nantes, ou de Saint-Nazaire, tout en laissant en service des bacs entre les deux rives de la Loire.

A la fin du XIX^e siècle, un ingénieur français, Ferdinand Arnodin, inventa les ponts à transbordeurs pour traverser des estuaires. Ils laissaient, étant donné leur conception, le passage à de grands voiliers, tout en permettant un transport alternatif à forte capacité entre les rives, au ras de l'eau, voire des glaçons charriés en hiver par le fleuve.

Cette innovation technique connut sa première réalisation en 1893, en Espagne, près de Bilbao, pour la traversée du Nervion. Ce pont à transbordeur est non seulement classé au patrimoine mondial par l'UNESCO, mais rend encore tous les jours, après rénovation, le service pour lequel il a été construit. D'autres réalisations suivirent rapidement : à Bizerte (1898) ; Rouen (1899) ; Rochefort (1900) ; Nantes (1903) ; Marseille (1905) ; Newport (1906) ; Brest (qui reprit le pont de Bizerte en 1909). La construction du pont à transbordeur de Bordeaux, commencé en 1913, ne fut pas achevée.

Sans entrer dans des détails techniques, on fera un exposé illustré pour relater l'histoire de ces ponts à transbordeur.

Paul Naegel, docteur en histoire des techniques, chercheur associé, Université de Nantes

Les voies de communications, au cœur des stratégies alliée et allemande en Bretagne à l'été 1944

Au cœur de la lutte maritime entre le Reich et les Alliés depuis 1940 et plus encore 1941 dans le cadre de la « bataille de l'Atlantique », la Bretagne acquiert à compter du printemps 1944 une nouvelle position stratégique en raison de sa proximité géographique avec le futur front de Normandie. Dès lors, c'est sur les voies de transport terrestres – et non plus maritimes – que l'attention va se porter, du côté des Anglo-Américains qui cherchent à limiter la mobilité des troupes ennemies, comme du côté des Allemands qui tentent, non sans mal, de conserver ces capacités de mouvement. C'est cette « mutation stratégique » de la Bretagne que cette contribution souhaiterait analyser.

Dans la lutte qui s'engage pour le contrôle des grands axes de communication en terre bretonne comme dans le ciel de la région à partir des mois d'avril-mai 1944, trois temps se dessinent plus ou moins nettement. Le premier est celui qui précède le débarquement de Normandie, un temps marqué par l'accroissement progressif des actions de l'aviation alliée au-delà des seuls grands ports et des grandes villes qui avaient, jusqu'alors, subi l'essentiel des bombardements. A compter du 6 juin 1944, l'action de la *Royal Air Force* et de l'*US Air Force* se double de celle des forces spéciales parachutées derrière les lignes allemandes en vue, aux côtés de la Résistance bretonne, de ralentir les mouvements des renforts ennemis vers le front normand. Enfin, à compter du 1^{er} août et de la percée d'Avranches, les rôles s'inversent : ce sont désormais les troupes allemandes, retraitant pour certaines vers les poches en cours de constitution, qui vont tenter de ralentir les mouvements des forces blindées américaines qui traversent la région le long des grands axes vers Lorient, Brest, Saint-Malo ou Nantes. La Résistance, chargée désormais du contrôle des principaux nœuds routiers, joue au cours de ces quelques semaines un rôle essentiel.

Les voies aériennes en Bretagne

Aux origines de l'aviation, nul n'était besoin de voies aériennes (couloirs ou axes), les pionniers volant à vue d'aérodrome à aérodrome... lorsqu'ils existaient ! Entre 1919 et 1922, le « plan Saconney » mit en place un réseau d'itinéraires balisés par des phares aériens et rayonnant depuis Le Bourget vers cinq directions (Londres, Bruxelles, Strasbourg, Lyon et Bordeaux), mais ignorant l'ouest de la France, excentré faute de liaisons transocéaniques jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

En 1944, la Convention de Chicago édicta des règlements internationaux pour permettre de développer l'aviation marchande ; les États souverains autorisèrent leur survol grâce à un réseau de voies aériennes s'appuyant sur des moyens terrestres de radionavigation et placé sous l'autorité des services du contrôle. Dans une France ruinée par la guerre les débuts furent laborieux. En 1947 n'existait qu'une seule voie aérienne, reliant Londres, Paris et Lyon/Marseille, ce qui ne signifie cependant pas que les avions ne s'aventuraient pas en espace aérien non contrôlé : ainsi, en 1950, l'aéroport de Dinard/Pleurtuit était le plus important de la Bretagne d'alors grâce au trafic britannique trans-Manche. En 1960, en espace inférieur (en dessous de 19 500 pieds), la Bretagne n'était pas encore raccordée au réseau français, qui reprenait grosso modo les itinéraires de 1919. En revanche, en espace supérieur, deux axes se croisaient à Rennes, l'un reliant la Grande-Bretagne à l'Espagne via la balise de Saint-Nazaire, l'autre Paris à l'Amérique du Nord via les antennes du *Consol* de Plonéis.

Dans les années 60-70, la multiplication des lignes commerciales, desservant depuis Orly et la province des aéroports bretons sans cesse mieux équipés, nécessita la multiplication d'espaces contrôlés et l'implantation d'un centre de contrôle en route à Loperhet. À partir des années 80, l'accroissement massif du transport aérien et la création de Roissy rendirent davantage complexe un réseau aérien de plus en plus supporté par des dispositifs de navigation satellitaires. De nos jours, la Bretagne, sillonnée par une véritable toile d'araignée se modifiant en permanence suivant le trafic en temps réel, et survolée annuellement par des dizaines de millions de passagers, appartient intégralement au « village mondial ».

Philippe Guigon, contrôleur de la circulation aérienne - archéologue

BREST ET LE LÉON

VENDREDI 2 SEPTEMBRE MATIN

" Brest, vieilles pierres et pierres neuves dans une cité reconstruite "

Vestiges et archives permettent de préciser la nature et la provenance des pierres mises en œuvre naguère à Brest avant sa destruction. Le sous-sol local livrant uniquement de médiocres moellons gneissiques, les pierres de taille sont alors amenées par mer : granites de Trégana, de Plouarzel et de l'Aber-Ildut, microgranite de Logonna et kersanton de la rade ; les dallages sont fournis par les micaschistes du Conquet, les pavés par le microgranite de l'île Longue... Appel est parfois fait aux « pierres blanches » - calcaires extraits au-delà du Massif armoricain. Cependant, déjà un peu avant la guerre, avec les changements dans les moyens de transport, les pierres « continentales » (granite du Huelgoat..) commencent à supplanter les matériaux « littoraux ». Après le conflit, la

reconstruction accentue fortement cette tendance avec la recherche, en sus du granite du Huelgoat, des granites du Hinglé, de Languédias, de Plaintel, de Ploumanac'h et de bien d'autres pierres encore hors de la Bretagne, tandis que, à part quelques exceptions, les anciens sites d'extraction sont délaissés. Des exemples pris au cours des deux époques dans les infrastructures militaires et portuaires, les édifices religieux, l'habitat... illustrent ces changements lithologiques. Le regard porté sur les pierres de construction conduit à envisager, sous un angle jusqu'ici peu abordé, la métamorphose d'une cité soumise aux aléas de l'Histoire.

Louis Chauris

L'emblématique de la maison de Léon (XII^e-XIV^e siècles) et les prééminences des maîtresses-vitres des églises de Daoulas et La Roche-Maurice (XV^e-XVI^e siècles) : un fil d'Ariane dans un labyrinthe héraldique

Depuis les environs de l'an mil jusqu'à leur extinction en 1363, les vicomtes de Léon et les seigneurs de Léon, leurs cadets, sont l'une des plus anciennes et des plus puissantes lignées de Basse-Bretagne. Leur histoire a retenu très tôt l'attention des érudits et archéologues dont les premiers écrits ont été récemment complétés par de sérieux travaux scientifiques et généalogiques, dont certains sont en cours d'achèvement. En revanche, l'héraldique de la maison de Léon attendait encore sa synthèse.

Aujourd'hui, la relecture croisée de différentes sources (armoriaux, sceaux, prééminences) permet de retracer avec précision une chronologie emblématique fluide. En réfutant une légende forgée au XVII^e siècle qui attribue aux Léon d'hypothétiques armoiries « d'or à la fasce de gueules » par confusion avec le lignage des Penhoat, il est maintenant possible de déterminer que leurs pleines armes furent dès l'origine « d'or au lion de sable ». Après la disparition de la branche aînée des vicomtes à la fin du XIII^e siècle, elles se transmirent aux seigneurs de Léon et furent ensuite constamment rappelées par les Rohan leurs successeurs. Les modes de brisure et de surbrisure adoptés par les autres branches cadettes, fondés essentiellement sur l'adjonction de figures de gueules (rouge), peuvent également être reconstitués.

Ces clarifications sur l'emblématique des Léon ouvrent des perspectives inattendues pour l'Histoire de l'art et du vitrail au XV^e siècle en remettant en cause la chronologie des maîtresses-vitres de l'église de La Roche-Maurice et de l'abbatiale de Daoulas (verrière disparue mais connue grâce à des dessins). Toutes deux réalisées par l'atelier Le Sodec de Quimper dans les années 1530, une nouvelle analyse des écussons à leurs tympans révèle en filigrane qu'un premier vitrage avait été entrepris simultanément dans les deux édifices entre 1442 et 1450 par le vicomte Alain IX de Rohan. La détection de cette campagne de travaux pose une borne basse au chantier de l'ancien chevet gothique de Daoulas, et souligne, à l'issue du long règne du duc Jean V, la vitalité artistique dans cette région.

Paul-François Broucke, étudiant en mastère 2 d'histoire de l'art médiéval

Le Léon féodal aux XIII^e et XIV^e siècles

Le Léon féodal aux XIII^e et XIV^e siècles couvrait une superficie plus importante que le Léon actuel, empiétant sur le Trégor et sur la Cornouaille. Quasi autonomes, les vicomtes de Léon constituèrent jusqu'au milieu du XIII^e siècle une si grande puissance qu'ils écrasèrent la structure féodale qu'ils mirent sans doute en place dans le Léon, structure qui n'est par conséquent guère visible pendant longtemps à l'historien. Ainsi, il faut attendre la seconde moitié du XIII^e siècle pour pouvoir analyser le Léon féodal. Les puissants vicomtes furent alors remplacés par les ducs de Bretagne qui rachetèrent morceaux après morceaux leurs riches domaines. Les féodaux léonards profitèrent très certainement de l'éloignement des ducs pour asseoir davantage leur influence sur leurs propres fiefs. La guerre de Succession provoqua non seulement une scission politique entre les partisans de Jeanne de Penthièvre et ceux de Jean de Montfort, mais aussi géographique entre le Bas-Léon et le Haut-Léon. Les Bas-Léonards se trouvèrent être plus montfortistes. Il est

vrai que leurs domaines et châteaux furent occupés par les Anglais qui soutenaient la cause de Jean de Montfort. Quant aux Haut-Léonards, leurs fiefs devinrent les premiers remparts face aux incursions anglaises dans les domaines de Jeanne de Penthièvre dans le Trégor.

Frédéric Morvan, agrégé d'histoire, docteur en histoire médiévale, président de la section histoire de l'ICB

Les châteaux du Léon des XVII^e et XVIII^e siècles

L'idée principale de cette étude est de constater les évolutions qui, dans le temps, marquèrent ces grandes demeures «nobles » aux champs.

Ici, comme ailleurs, ces transformations peuvent être lues avec l'idée directrice qui nous conduit, petit à petit, « du château à la maison de plaisance ». Ce passage consiste en un dépouillement progressif de l'appareil militaire, ainsi que François Gébélis l'avait théorisé (*Les châteaux de France*, 1962), offrant ainsi une unité à « des monuments paraissant n'avoir entre eux rien de commun » (et pour cause : son ouvrage réunit des châteaux construits dans un intervalle long de dix siècles). Cette conception a été reprise par Claude Mignot (notamment dans *Temps modernes : XV^e-XVIII^e siècles*, 2005).

Symboliquement, pour le Léon, l'on pourrait fixer deux jalons (un point de départ à notre lecture, et un point d'arrivée) : de Kerjean à Keranroux. Ces deux points sont reliables par des monuments qui semblent épouser la thèse évolutionniste, d'une manière d'ailleurs lumineuse (voire évidente) ; son évolution la plus palpable est celle des plans-masses (mais n'en oublions pas la distribution et les élévations).

Kerjean, Keranroux... : ces noms ont bien l'accent du « pays » ; pouvons-nous trouver dans cette architecture une coloration locale équivalente? Si la lecture évolutionniste peut, il est vrai, être envisagée ici de la même manière qu'elle l'est pour un territoire bien plus large (la France, en l'occurrence), cela ne revient pas à dire qu'il n'y eut pas de différences (l'appareil militaire fut, semble-t-il, abandonné ici de manière plus tardive ; c'est aussi avec retard que la symétrie fut pleinement adoptée, etc.)... D'autant que la question de la « normalisation architecturale », suivant l'expression d'André Mussat, est à (re)placer dans ce temps.

Grégory Floc'h, doctorant en histoire de l'art (université de Nantes)

Les orfèvres de Brest et les paroisses du Léon sous l'Ancien Régime

Alors que dans le Léon, à Landerneau, à Lesneven, à Morlaix, à Saint-Pol et même à Saint-Renan, des orfèvres locaux exercent, depuis des décennies, un métier qu'ils mettent à l'occasion au service des paroisses, il faut attendre 1670, pour relever à Brest un maître qui prend rang sur le même terrain.

Au vu des objets liturgiques de provenance brestoïse, épargnés par les fontes de la Révolution, l'aire de répartition de ce qui a pu être aujourd'hui inventorié, se cantonne, ce n'est pas un hasard, dans la partie occidentale du diocèse de Léon, le haut Léon restant aux mains des autres.

Boîtes aux saintes huiles, calices, ciboires, croix de procession, ostensor, reliquaires, statuette de la Vierge, deux douzaines d'objets constituent ainsi de précieuses épaves brestoïses réparties dans une vingtaine d'églises. Le lot, somme toute modeste, témoin d'une production qui fut certes plus abondante, est redevable au talent d'une douzaine de maîtres brestoïses. Et, si parmi les hommes qui martèlent et cisèlent les plaques d'argent qui brilleront dans les « montres » (vitrines) de leurs boutiques, on rencontre des hommes au talent modeste, la plupart sont de véritables

artistes. Ils apportent dans la cité du Ponant un goût et un savoir-faire cueillis dans divers ateliers du royaume. Barthélémy Duverger, vient de Bordeaux où il a été reçu le 14 janvier 1679, Guillaume Hamon et Guillaume Marie Le Stum ont travaillé à Rennes. Pierre Rahier né à Paris entame sa pratique dans la capitale. Ainsi, dans le lot d'orfèvrerie religieuse légué par nos Bretois, se distinguent entre autres, la statuette de la Vierge à l'Enfant de Gouesnou (fin XVII^e siècle), le bras-reliquaire d'Ouessant (vers 1735), le calice de Brest-Lambézellec (1752), les ciboires de Guilers-Brest (1760) et de Lanildut (1772), la boîte aux saintes huiles de l'île Molène (1774).

Yves-Pascal Castel

SAMEDI 3 SEPTEMBRE MATIN

Les maires de Brest au XVIII^e siècle (1750-1790) : pouvoirs et fonctions

On ne peut dater avec précision l'époque à laquelle Brest a été pourvue d'un maire. La fonction existe probablement au XVI^e siècle et la première référence officielle existante est celle incluse dans les lettres patentes d'Henri IV de décembre 1593, charge confirmée par Louis XIV en 1681.

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, douze individus se sont succédé dans cette fonction de maire de Brest.

Élu par une assemblée générale, le maire est tenu, après une cérémonie protocolaire d'installation, de remplir un nombre considérable d'obligations durant toute la durée de son mandat. En plus de présider aux séances du corps de ville, le maire doit souvent exercer seul l'administration et la gestion de la cité. Cet homme, devant de préférence disposer d'une aisance financière, consacre un temps important à sa charge, qui l'amène à représenter Brest lors des États de Bretagne, à gérer le logement des gens de guerre, à participer aux séances du tribunal de police, à diriger la milice bourgeoise...

Cette multiplication des rôles a parfois constitué un frein pour des notables, qui ne voulaient pas mettre en péril leurs occupations professionnelles en donnant la priorité à une activité municipale très prenante. Mais toutes ces contraintes, qui ne donnaient pourtant qu'une compensation honorifique, n'ont pas arrêté certains édiles qui ont su faire preuve d'un fort engagement afin d'animer la vie politique locale, d'entamer un plan de développement urbain et d'essayer d'entretenir de saines relations avec les autorités civiles et militaires.

Cette communication présentera, dans un premier temps, les différents maires qui ont été en poste dans la seconde moitié du XVIII^e siècle puis abordera les rôles inhérents à la fonction, et après avoir exposé différents éléments sur l'élection et l'installation de l'édile, elle se terminera par une synthèse sur la place du maire dans le quotidien de la société locale.

Bruno Baron, doctorant à l'U.B.O. sous la direction de Philippe Jarnoux

Brest serait-elle aussi une ville bretonnante ?

L'étude qu'Yves Le Gallo a consacrée à Brest et à sa bourgeoisie sous la Monarchie de Juillet révèle combien la ville est historiquement perçue comme étant l'anti-Léon : une ville coloniale et anticléricale, un îlot linguistique d'expression française enclavé à l'extrémité occidentale de la Basse-Bretagne qui ne s'exprime alors qu'en breton. Lors de l'enquête Duruy de 1864, Brest est toujours présenté comme une exception dans un arrondissement où le breton est la langue usuelle.

Dans cet îlot linguistique, la langue bretonne demeure cependant vivace, à Recouvrance, mais aussi sur la rive gauche. En 1902, on prêche toujours en breton à Brest à l'intention des

populations les moins aisées : le clivage est autant social que linguistique. Aujourd'hui, 5 % des habitants de Brest déclarent parler le breton.

L'urbanisation contribue à la diffusion du français, et Brest a joué ce rôle vis-à-vis de son hinterland jusqu'à la première moitié du XX^e siècle. Mais par l'imprimerie et l'édition, par l'audiovisuel et l'université, la plus grande ville de Basse-Bretagne a été et est aussi un pôle de diffusion du breton. Plusieurs écrivains de langue bretonne y sont nés ou y ont vécu. Brest serait-elle donc aussi une ville bretonnante ?

Fañch Broudic, Centre de Recherche Bretonne et Celtique (membre associé), UBO, Brest
site personnel et blog : www.langue-bretonne.com

Août 1935 à Brest : un souffle révolutionnaire aujourd'hui oublié

Brest n'a peut-être jamais mieux mérité son surnom de « Brest la rouge » qu'à l'occasion des émeutes qui agîtèrent la cité du Ponant au cours des premières journées d'août 1935.

Dans une conjoncture politico-économique générale propice au développement de mouvements sociaux dans l'ensemble du pays, l'insatisfaction du monde ouvrier qui fermentait depuis de nombreux mois fut portée à son paroxysme en juillet par la publication de mesures d'austérité qui visaient notamment à diminuer les traitements des agents de l'Etat. Ces « décrets-lois de misère » du gouvernement Laval concernaient au premier chef les six mille ouvriers civils de l'arsenal. Leur mécontentement ne fit que s'amplifier à mesure que la menace devenait tangible et il fut une nouvelle fois avivé le 5 août à la réception des fiches de paie. La grogne se transforma alors rapidement en rébellion et l'escalade de la violence pendant quatre journées créa un véritable traumatisme au sein d'une population brestoïse devenue le témoin d'authentiques scènes de guérilla urbaine.

Le bilan humain de ces journées « sanglantes » fut particulièrement dramatique : deux morts au cours des émeutes et un troisième en marge de celles-ci ; des blessés par centaines ; des dizaines d'arrestations et de condamnations... Le bilan politique ne fut pas non plus sans conséquences, notamment au sein de la gauche locale. Tirillée entre une détermination à soutenir un mouvement capable de stimuler l'élan créé par la naissance du Front populaire et des échéances électorales l'inclinant à ménager les classes moyennes et les radicaux, elle devait également démontrer que l'Union pouvait constituer une véritable force de gouvernement responsable. La « chasse aux sorcières » qui suivit les troubles d'août provint d'ailleurs de tous les côtés, jusqu'aux confédérations syndicales, dont les appels au calme étaient restés vains, et même au parti communiste français qui, quelques mois encore auparavant, appelait à l'insurrection armée.

Malgré le traumatisme engendré par ces émeutes, il est singulier de constater qu'aujourd'hui ce souvenir est presque totalement évaporé au sein de la mémoire collective brestoïse, certainement supplanté dans les esprits par des blessures plus récentes et des martyrs plus contemporains.

Les journées d'août 1935 constituent pourtant un événement quasiment unique dans l'histoire sociale brestoïse du XX^e siècle, notamment en raison d'un déroulement qui est de nature à alimenter certaines controverses. En effet, l'appropriation instantanée de la grogne des agents de l'État par d'autres catégories de travailleurs, la présence dans les cortèges de slogans et d'acteurs totalement étrangers à Brest et à la construction navale, l'évolution rapide du mécontentement vers une véritable situation insurrectionnelle qui déborda immédiatement les responsables syndicaux locaux ... ; ce sont là quelques-uns des éléments qui interrogent quant à la réelle spontanéité d'un mouvement dont la paternité pouvait jusque lors sembler pleinement imputable aux ouvriers du port.

Ces événements furent relayés dès les premiers heurts par la presse locale et régionale de toutes obédiences et la mise en perspective de ces sources d'époque, bien que – ou parce que – souvent contradictoires, peut nous permettre aujourd'hui, avec la distance nécessaire à une approche

objective, de raviver la mémoire de la cité en établissant les responsabilités en amont et au cours de ces émeutes, d'en caractériser les enjeux et d'en évaluer les conséquences de toutes natures.

Alain Le Moigne, doctorant en Histoire contemporaine à l'UBO

Brest, un simple décor pour BD passagères ?

A travers tout l'univers francophone, Brest est d'abord connue par les jurons que profère à maintes reprises le capitaine Haddock ! Mais quelle image la Bande dessinée propose-t-elle de la ville et de ses habitants depuis plus de soixante ans ? Sans surprise s'agissant d'un port créé par la Marine du roi, la base navale et ses annexes – le bagne – occupent le devant de la scène jusqu'à l'époque contemporaine, modèlent "la forme de la ville" reconstituée sur la planche à dessin. Toutefois, derrière le jeu de la récréation historique et monumentale, y a-t-il place à une histoire du peuple brestois ? Des tentatives récentes laissent entrevoir la possibilité offerte par ce média d'insuffler de la profondeur humaine à un cadre citadin relativement convenu.

Jean-Christophe Cassard, professeur d'histoire médiévale UBO Brest