

Et cependant, malgré ces défauts trop visibles, la lecture de ce livre reste enrichissante. Elle apporte bien des renseignements indispensables pour suivre l'évolution religieuse du XVI^e siècle en France et donne des précisions qui permettent plus d'une fois de nuancer les idées qui ont généralement cours. Le chapitre sur le clergé séculier entre autres, donne des chiffres assez extraordinaires sur la quantité de clercs vivant dans les campagnes, mais aussi des précisions sur leur médiocrité et sur les méfaits du régime bénéficial. De même, il est intéressant de noter l'introduction et la progression de la commende dans les monastères du diocèse, les plus pauvres étant les derniers atteints. Enfin on ne peut que s'interroger sur la figure de l'évêque Philippe du Bec prélat de cour ou du moins, bien vu à la cour, qui paradoxalement renonce à son entrée solennelle, pourchasseur de protestants mais mal vu de la Ligue qui veut le destituer. On sera moins étonné de constater que le protestantisme fut d'abord ici un phénomène aristocratique et bourgeois mais on notera avec intérêt le rôle joué dans son développement par les châtelains de la Bretesche près de Missillac. Au total ce livre apporte donc pas mal d'éléments assez neufs. Mais les paragraphes les plus intéressants et les plus originaux se trouvent dispersés de-ci de-là et il n'est pas toujours facile de les relier entre eux.

G. DEVAILLY

MARTIN-DEIDIER (Annick) *La guerre de course à Saint-Malo de 1688 à 1814*. Thèse de 3^e cycle soutenue devant l'Université de Paris-Sorbonne le 14 décembre 1976. 550 p., 180 p. de tableaux.

Prétendre étudier la course malouine pendant une période aussi longue et aussi riche de transformations que celle qui s'étend de la guerre de la Ligue d'Augsbourg à la fin de l'Empire tenait de la gageure. Mme Martin-Deidier s'est attaquée avec courage à cet énorme sujet et a fait preuve d'une tenacité méritoire en dépouillant environ 1 400 dossiers d'armements et 3 324 dossiers de prises. Voilà, semble-t-il, de quoi renouveler un sujet sur lequel il a déjà été beaucoup écrit, trop souvent à tort et à travers. D'entrée de jeu, l'auteur dévoile son but, il veut démythifier la course, ramener à de plus justes proportions ce qui fut magnifié par ce romantisme si justement dénoncé par Jean Meyer. En réalité, soutient Mme Didier-Deidier, la course fut un échec total tant sur le plan militaire que sur celui de la rentabilité. La démonstration est-elle absolument convaincante ?

L'ouvrage contient certes de très bonnes parties. Les définitions juridiques sont précises, les sociétés d'armement, les armateurs intelligemment étudiés. On nous montre bien, par exemple, comment, par le jeu des démultiplications d'intérêts, la course se trouvait mise à la portée de bourses relativement modestes. La question si complexe des liquidations de prises et de vente des produits est convenablement élucidée et, comme le souligna M. Meyer lors de la soutenance, 180 pages de tableaux résument utilement une documentation abondante et riche d'apports intéressants, même si certains chiffres sont inexacts et certains calculs erronés. L'auteur analyse fort bien les raisons pour lesquelles la course persista à être un phénomène malouin et ne connut jamais semblable essor dans les ports de l'Atlantique. Il convient également de la féliciter d'avoir mis en relief cette vérité trop méconnue : les plus brillantes des « corsaires » furent en réalité, Surcouf excepté, des officiers de la Marine royale : Jean-Bart, Duguay-Trouin, Cassard, Vauquelin par exemple.

Ces aspects très positifs ne permettent pas, toutefois, de négliger certaines faiblesses graves qui entament quelque peu la crédibilité de la démonstration. En premier lieu, l'exploitation des sources d'archives disponibles n'a pas été menée aussi à fond qu'il eut été souhaitable. Ainsi la partie du fonds de l'amirauté de Saint-Malo conservée aux Archives de la Marine à Brest a été totalement négligée ; certaines séries du fonds Marine des Archives nationales, la correspondance des commissaires des classes, la série des prises dont l'utilisation statistique eut été essentielle, la correspondance ministérielle n'ont fait l'objet que d'insuffisants sondages limités presque uniquement au règne de Louis XIV. Et n'eût-il pas été fructueux de recourir aux sources anglaises ? La bibliographie est également incomplète, encombrée d'inutilités mais oubliant des travaux fondamentaux comme les colloques internationaux d'histoire maritime, notamment ceux de San Francisco, entièrement consacré à la course, et de Greenwich sur la guerre d'Amérique au cours duquel M. Lespagnol a présenté justement une remarquable communication sur Saint-Malo. La lecture de ces ouvrages et de quelques autres eut amené l'auteur à nuancer des jugements trop souvent péremptaires et, par exemple, à accorder moins de crédit aux opinions combien discutables de Vauban sur la course. Était-il vraiment concevable, comme le souhaitait l'illustre ingénieur, d'interdire tout commerce maritime pendant les guerres sous prétexte de favoriser la course ?

La méthode laisse aussi à désirer en ce sens que l'auteur manque du sens de la critique des textes et prend beaucoup trop à la lettre les récriminations des armateurs ou des commissaires, ce qui l'amène à préférer, entre autres sur la question du

recrutement des équipages, des affirmations inexactes ou pour le moins exagérées. Emportée par son élan, Mme Martin-Deidier donne trop souvent l'impression de ne retenir dans les documents étudiés que les éléments allant dans le sens de sa thèse. Ainsi les pages beaucoup trop rapides et systématiques qu'elle consacre à la politique maritime générale mériteraient bien des remarques qui ne peuvent trouver place ici. Observons seulement que, contrairement à ce qui a été écrit trop souvent, les Anglais n'étaient nullement maîtres absolus de la mer dans les années 1700-1715, mais l'auteur, qui a trop privilégié cette période, extrapole trop volontiers d'une guerre sur une autre. Ainsi l'affirmation selon laquelle les armateurs n'arment qu'une seule fois, vraie en gros sous Louis XIV, ne l'est plus du tout pendant la guerre d'Amérique où trois armateurs font à eux seuls 50 % des armements. L'ouvrage correspond en définitive assez mal à son titre car, en fait le XVIII^e siècle, les guerres de la Révolution et de l'Empire ne sont étudiées que de seconde main de sorte que, pour ces périodes importantes, l'apport nouveau demeure très limité.

Certains aspects des problèmes posés par la course ne sont que trop sommairement évoqués : les types de navires utilisés, la tactique, la durée des campagnes, les lieux de chasse préférés des corsaires, les lieux d'origine des équipages, les tonnages des prises, les rançons, les pertes subies par les corsaires, les faillites, les assurances, les encouragements officiels à la course. Sur tous ces points importants, comme sur les causes du déclin de la course après 1715, le lecteur reste quelque peu sur sa faim ou doit se contenter d'affirmations, d'approximations ou de jugements dont les bases apparaissent mal. Outre cela, l'auteur a totalement négligé un aspect pourtant important du problème : la course dans des mers lointaines, essentiellement Antilles et Océan Indien, qui aurait pu fournir d'utiles éléments de comparaison.

Enfin, il eût fallu insister davantage sur les aspects psychologiques de la course. L'explication avancée autrefois par Vignols sur la course-loterie est certainement inexacte mais ne peut-on la préciser à l'aide de correspondances d'armateurs ou d'actionnaires ? Pourquoi la course a-t-elle provoqué en France, et en France seulement, un tel engouement au point qu'on ait voulu, à certaines époques, en faire la seule formule de guerre navale ? N'était-il pas possible de tenter une sorte de psychanalyse de cette étrange passion qui résistera avec ténacité à tant de déconvenues ?

Que la course ait tout-à-fait manqué son but sur le plan militaire en n'influant jamais de manière décisive sur le cours

des guerres, que la France n'ait presque jamais eu de politique maritime cohérente, que l'on n'ait notamment guère songé à coordonner les actions respectives des corsaires et des escadres, nous le savions parfaitement depuis les travaux capitaux de l'amiral Castex que l'auteur ne cite d'ailleurs pas. Encore faut-il reconnaître, comme Mme Bonnel, MM. Delumeau et Minchinton l'ont justement souligné au Colloque de San Francisco, que cette course a quand même infligé au commerce anglais des pertes fort appréciables (80 millions de livres pendant la seule guerre de Sept Ans) et pesé d'un poids très lourd sur l'opinion publique et sur les finances britanniques en nécessitant la mise en place de coûteux systèmes de convois. Fut-elle, sur le plan économique, aussi peu rentable que l'auteur le prétend ? Le jury ne semble pas avoir été parfaitement convaincu.

En conclusion, on peut dire que la thèse de Mme Martin-Deidier, fort loin d'être sans mérites, présente un apport notable à la connaissance de la course. Il faut regretter toutefois que l'auteur n'ait fait trop souvent qu'explorer trop sommairement des pistes sur lesquelles on eut aimé le voir s'engager plus à fond.

Etienne TAILLEMITE

Jean BERENGER, Jean MEYER et Collaborateurs, *La Bretagne à la fin du XVII^e siècle d'après le mémoire Bechameil de Nointel*, Librairie C. Klincksieck, Paris, 1976, 219 p.

Ce livre qui s'ajoute à la liste déjà longue des publications de l'Institut Armoricaïn de Recherches Historiques, est le n° 1 d'une nouvelle collection, Textes et Documents. Pour inaugurer celle-ci, J. Bérenger et J. Meyer ont judicieusement porté leur choix sur un document capital pour l'histoire de la Bretagne. Ce mémoire, qui fait partie de la célèbre collection des mémoires destinés à l'instruction du duc de Bourgogne, a été en effet rédigé par Béchameil en 1698, à la fin de son intendance en Bretagne (1692-1698), c'est-à-dire au moment où s'arrête un essor qui dure depuis deux siècles environ, et qui a porté la province à l'apogée de sa prospérité. Or ce Mémoire, l'un des meilleurs de la série, fournit une base solide pour dresser un tableau de la Bretagne en cette fin du XVII^e siècle et essayer d'y discerner les changements en profondeur qui l'affectent alors.