

cis des lentes et complexes mutations provoquées par ces premières migrations touristiques, avant une « intrusion » beaucoup plus forte : le tourisme de masse du dernier quart du XX^e siècle.

Bertrand FRÉLAUT

Charles DES COGNETS, *De la toile aux chemins de fer, l'extension nationale d'une entreprise bretonne au XIX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007, 291 p.

Cet ouvrage très enlevé de 290 pages relate l'ascension d'une famille de julots de Plouneventer dans le Léon, les Soubigou, emmenés par le plus marquant d'entre eux, François-Louis (1819-1902), qui aimait arborer son costume breton en toute circonstance, y compris à l'Assemblée Constituante en 1848 et au Sénat, à partir de 1876. Après de solides études aux collèges de Pont-Croix et de Saint-Pol-de-Léon, il est revenu à la maison natale de Kergreguen en Plouneventer, pour y mener une existence de notable (propriétaire foncier et entrepreneur de travaux publics, en association avec son gendre Prigent) prêt à passer en politique si l'occasion se présente. Il appartient au monde des julots du Léon, ces paysans enrichis aux XVII^e et XVIII^e siècles dans le commerce des toiles, désormais en déclin. Son parcours politique est fulgurant et ne peut s'expliquer que par le soutien du clergé. En 1848, à l'âge de vingt-neuf ans, il est élu député à l'Assemblée Constituante, en dixième position sur la liste emmenée par Lamartine. Son score flatteur contraste avec l'échec, à la même élection, de Louis Rousseau, le patriarche de Keremma, dont les convictions saint-simoniennes inquiètent. Bien que limité à quelques mois, le passage de François-Louis Soubigou à l'Assemblée fut décisif puisqu'il lui permit de découvrir l'importance de la construction des voies ferrées pour la modernisation de la France et de l'Ouest en particulier. Il reprit du service en politique en 1871, en tant que conseiller général, et en 1876 en tant que sénateur. Il fut reconduit au Conseil général jusqu'à son décès en 1902, et au Sénat jusqu'en 1894. Il était considéré par les républicains du Finistère comme leur adversaire le plus acharné. Il était effectivement redoutable, par son parfait maniement de la langue bretonne et par son aptitude à mener campagne dans les cafés, qui lui valut une invalidation retentissante en 1885. Après s'être laissé porter par la vague républicaine en 1848, il a vite renoué avec ses convictions royalistes, légitimistes jusqu'en 1883, orléanistes ensuite. Tout en fréquentant les salons parisiens du boulevard Saint-Germain, il a joué avec constance son rôle de « catholique et breton toujours », quitte à se faire brocarder par la presse républicaine. En guise de compensation, le clergé finistérien lui a fait une place en 1888 sur le vitrail du couronnement de Notre-Dame du Folgoët, au milieu de hauts dignitaires ecclésiastiques.

Là n'est pas le plus original : depuis 1848, François-Louis et son père, associés aux Prigent et aux Quéinnec, sont devenus entrepreneurs de travaux publics. En 1859, ils ont déjà aménagé 4.000 kilomètres de routes et de chemins vicinaux. Conscients de la nécessité de désenclaver la Bretagne, ils se lancent alors dans la construction de voies ferrées, d'abord à Questembert, sur la voie Nantes-Châteaulin, puis sur la ligne Rennes-Brest, où ils décrochent quatre chantiers, pour un total de 42,8 kilomètres. Ainsi débuta une aventure entrepreneuriale qu'il est à peine exagéré d'appeler la Saga des Soubigou, accomplie avec le concours actif de François-Louis jusqu'en 1883 et ensuite sous son haut patronage. L'aventure, car c'en fut une, financièrement et techniquement, s'est poursuivie jusqu'en 1903. Sans entrer dans le détail des nombreux chantiers soumissionnés par la société Radenac et Cie, devenue ensuite Soubigou et Cie, contentons-nous du bilan final : 700 kilomètres de voies ferrées, un grand nombre d'ouvrages d'art et de tunnels, une activité annuelle de 2,5 à 4 MF, l'emploi de 1 500 à 3 000 ouvriers sur des chantiers bretons et extra-bretons (Auvergne, Lot, Drôme, Seine-Inférieure). Cette entreprise de taille nationale usait de techniques de pointe dans les années 1890 ; trois des ouvrages d'art qu'elle a réalisés ont été présentés à l'Exposition universelle de 1900. Les résultats financiers n'ont malheureusement pas été à la hauteur de la marque laissée dans le paysage. Bien qu'ils aient pris des risques énormes, au point d'engager toutes leurs terres et leur maison familiale, les julots de Plouneventer ne se sont pas beaucoup enrichis dans l'aventure.

Cette étude passionnante, souvent menée sous la forme d'une enquête est très originale et solidement documentée. Charles des Cognets, scientifique de formation, a dépouillé une masse considérable d'archives, nationales, départementales, municipales, paroissiales et privées. Il a interrogé les descendants et visité les lieux, dont le manoir en ruine de Kergréguen. Il a remarquablement construit son récit, en usant habilement du flash-back pour échapper à une narration platement linéaire, trop souvent de mise dans la corporation des historiens. Comme l'exposé est très clair, on ne perd jamais le fil des événements, même quand il s'agit d'obscures trac-tations politico-financières concernant la réalisation du réseau ferré auvergnat. Fin connaisseur du milieu des banquiers et des capitaines d'industrie des années 1860-1890, l'auteur sait donner à son propos une dimension nationale. A le lire, on pense à deux romans d'Emile Zola qu'il ne cite malheureusement pas : *L'Argent* et *Son Excellence Eugène Rougon*. Il n'est jamais mauvais de croiser l'histoire et la littérature, même si F.L. Soubigou n'a été qu'un Eugène Rougon au petit pied.

Ce livre, qui est bien plus qu'une monographie, s'inscrit dans le prolongement direct des *Juloded* de Louis Elégoët, et de la *Société linière du Finistère* d'Yves Blavier. D'aucuns y trouveront matière à nourrir leur réquisitoire contre les julots, d'autres, au contraire, s'émerveilleront du fait

que des «ploucs» du Léon se soient lancés dans des entreprises aussi hardies et techniquement aussi risquées pour tenter de survivre au déclin du lin, «l'or bleu» mis à l'honneur dans une exposition réalisée en 2005 à Landerneau. On peut aussi noter que les analyses de Ch. des Cognets confortent la thèse centrale de Michel Lagrée dans *La Bénédiction de Prométhée* en nous montrant comment les milieux royalistes, toutes obédiences confondues, ont contribué à la construction des voies ferrées, et comment le clergé a salué et béni l'arrivée du train de Rennes à Brest. Ajoutons que les enseignements de cette recherche ne vont pas dans le sens de ceux qui soulignent l'extrême archaïsme de la Bretagne au XIX^e siècle. Cette province renfermait, au contraire, de beaux gisements de modernité. Au risque de passer pour un iconoclaste, on pourrait même souligner que Soubigou et Tanguy-Prigent avaient deux points communs : le bilinguisme et le souci de moderniser les campagnes finistériennes.

Un cahier d'illustrations contribue à renforcer l'attrait de cet ouvrage. On y voit des portraits de F.L. Soubigou, à Plounéventer et au Folgoët, des extraits de sa correspondance avec le républicain Armand Rousseau (avec lequel il a maintenu des relations amicales), des documents de caractère technique sur les procédés utilisés sur les chantiers, et des photographies des principales réalisations : la tranchée de Saint-Agathon près de Guingamp, les chantiers d'Auvergne, le viaduc de Lessart près de Dinan et celui de Luc-en-Diois dans la Drôme, la gare de Saint-Cloud, etc. A jultos conquérants, rien d'impossible !

Hervé MARTIN

Ronald ROMPKEY, *En mission à Terre-Neuve. Les dépêches de Charles Riballier des Isles (1885-1903)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007, 261 p.

Après une anthologie de relations de voyages à Terre-Neuve de 1815 à 1914, publiée en 2004 aux Presses universitaires de Rennes, Ronald Rompkey, professeur chercheur à l'université *Memorial* à Terre-Neuve, offre au chercheur de nouvelles sources sur l'histoire de son pays, grâce à cette édition de la correspondance envoyée au ministère des Affaires étrangères par le consul de France à Saint-Jean, Charles Riballier des Isles, entre 1885 et 1903. Cette résidence de 18 ans dans un même poste est tout à fait exceptionnelle dans les annales diplomatiques françaises, mais s'explique probablement par le fait que rares étaient les candidats pour ce poste créé en 1854 sur une île peu attrayante et au climat rude, dans le cadre de la reprise des relations diplomatiques avec le Canada. Or par ses compétences, en particulier sa maîtrise de l'anglais – il avait épousé une