

l'opposition entre les vins mêlés, plus accessibles dans les cabarets, et les grands crus, logiquement plus fréquents sur les tables des élites, des « petits vins », tels ceux de Blaye, de Bourg ou de l'Entre-deux-Mers sont livrés aux consommateurs des classes populaires bretonnes, tandis que les breuvages rouges de Bordeaux, du Languedoc et de Provence sont envoyés vers l'outre-mer. L'éloignement géographique renforce cette dichotomie : le nord de la Bretagne où le vin de Bordeaux est plus cher, jette son dévolu sur les vins blancs de Blaye et de Bourg alors que la côte sud consomme plus volontiers des vins de Grave et du Médoc. Les vins aquitains subissent également la concurrence des vins locaux et, évidemment, du cidre. À Nantes, par exemple, les vins du pays nantais et des provinces ligériennes situées en amont concurrencent les vins issus de Bordeaux, même si ces derniers conservent leur supériorité dans les envois vers les Antilles.

Bernard MICHON

maître de conférences en histoire moderne, Centre de recherches en histoire internationale et atlantique (CRHIA – EA 1163), Université de Nantes

Catherine GUILLEVIC, *L'impact d'une ville nouvelle dans la Bretagne du XVIII^e siècle. Lorient et la Compagnie des Indes*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015, 378 p.

Cet ouvrage, issu d'une thèse soutenue à l'Université Bretagne Sud sous la direction de Gérard Le Bouëdec, se caractérise par l'originalité de son propos. Il ne s'agit pas ici d'une énième « histoire de ville¹⁵ », mais d'une analyse fouillée, étayée par l'exploration d'une large gamme de sources locales et régionales, visant à évaluer l'impact qu'a provoqué la création *ex nihilo* d'une « ville nouvelle », née d'une décision « exogène » d'origine étatique, sur un environnement local et régional qui n'était évidemment pas vierge. Cette « étude d'impact » impliquait une analyse des multiples interactions entre cet organisme urbain (et portuaire) en train de naître et cet environnement, avec ses aspects positifs mais aussi des conséquences plus mitigées, voire conflictuelles.

Le premier temps de l'étude démontre que la ville nouvelle n'a pu se développer qu'en s'enracinant et en mobilisant largement les ressources de toute nature dont elle avait besoin et que cet environnement de la Bretagne méridionale pouvait lui offrir. Elle a mobilisé en premier lieu des ressources humaines, avec un « immigrant » sur trois venant d'une zone de 40 kilomètres de rayon, et en utilisant, pour ses chantiers et l'armement de ses flottes, un « bassin d'emploi » s'étendant de la Laïta à la Vilaine, où elle a pu puiser une part significative de sa main-d'œuvre ouvrière et

15. Ce qui a déjà été fait : NIÈRES, Claude (dir.) *Histoire de Lorient*, Toulouse, Privat, 1988, 290 p.

maritime qualifiée. De même, ce pays environnant a pu fournir à la ville et au port des ressources matérielles indispensables, des céréales au bois de chauffage ou de construction (même si celui-ci était majoritairement importé), du chanvre au fer des forges de l'intérieur (comme les Salles ou Lanouée). Et la ville portuaire naissante a pu mobiliser à son profit le potentiel des petits chantiers navals et ports de cabotage qu'abritaient les rias de Bretagne Sud, en stimulant le développement de certains d'entre eux, des chantiers d'Auray ou Redon aux flottilles de caboteurs de Rhuys.

Mais par-delà cette stimulation économique, positive mais sélective, l'implantation réussie de la ville nouvelle (et du port qui en était le moteur) a eu des conséquences plus complexes et parfois mitigées sur ce « plat pays » des paroisses et petites villes proches. Ce fut le cas sur le plan démographique, avec une ponction migratoire significative qui a sans doute pesé négativement sur la croissance de ces petites villes, et alourdi la pression fiscale qu'elles subissaient en attirant une fraction de leurs élites marchandes. Plus profondément l'influence lorientaise sur son bassin d'emploi y a infléchi les comportements démographiques (rythmes des mariages, des conceptions, durée des couples, taux d'illégitimité) et pesé sur les indicateurs de fécondité et surtout de mortalité, en lien avec les « risques de mer » (dont la maladie et la mort au combat) qu'enduraient les centaines d'hommes embarqués par la Compagnie.

Mais l'ouvrage analyse aussi de manière subtile les effets complexes de remodelage du territoire et de reclassement des fonctions et positions des multiples petits foyers d'activité portuaire préexistants qu'a généré l'irruption du nouveau pôle urbain et portuaire lorientais. Dans ce processus de reconfiguration spatiale des activités, à la fois de « l'espace-rade » du Blavet et de l'espace sud-breton, il y eut à la fois des perdants relatifs (les petits ports de fond d'estuaire, tels Hennebont et Quimperlé, Auray et Vannes), et des gagnants comme les ports de service de la Compagnie tels Ploemeur ou Rhuys, tandis que Port-Louis, déclassée par sa rivale, ne tirait son épingle du jeu qu'en se reconvertissant dans l'activité sardinière.

De même, par-delà son influence culturelle indéniable comme pôle de modernité contribuant à la diffusion de modes de consommation (produits « exotiques ») ou d'idées (*via* les loges maçonniques) auprès des élites de son aire d'influence, le nouveau pôle urbain a pesé de manière plus mal ressentie en raison de sa « captation » d'institutions et pouvoirs de commandement. De son érection en paroisse en 1708 aux dépens de Ploemeur au transfert en 1761 des institutions de la Marine (commandant et commissaire ordonnateur, avec leurs personnels) aux dépens de Port-Louis, de son obtention d'une subdélégation aux dépens d'Hennebont après 1770 jusqu'à la création d'un consulat et d'un siège d'Amirauté en 1782 aux dépens de Vannes : c'étaient autant de démembrements qui ne pouvaient manquer de faire apparaître Lorient comme une ville « prédatrice » aux yeux des cités environnantes et de leurs élites traditionnelles.

Soulignons cependant quelques limites de l'analyse. On reste un peu sur sa faim quant au processus de formation des élites de la nouvelle ville et à la part

– mineure – qu’ont pu y prendre les migrants (marchands, artisans, marins) venus des zones environnantes au sein d’une élite majoritairement « exogène » : cette situation a pu renforcer la coupure sociale et culturelle – qui est évoquée – entre cette ville implantée de l’extérieur et son plat pays breton, et encore massivement bretonnant. Seconde limite : l’« étude d’impact » s’est, *de facto*, focalisée sur la Bretagne « proche », Vannetais et Cornouaille, sur laquelle cet impact a été le plus intense, mais elle a un peu fait l’impasse sur l’insertion du nouvel acteur urbain dans le réseau des « grandes » villes bretonnes, avec lesquelles elle a dû nouer progressivement des relations significatives, quoique d’une autre nature que celles établies avec les petites villes voisines. Certes, les relations avec Nantes sont évoquées, notamment pour la commercialisation des produits asiatiques, mais il n’y a pratiquement rien sur les relations avec l’autre pôle capitaliste breton, Saint-Malo, dont on sait pourtant qu’il fournit à la Compagnie une part importante de ses cadres navigants et commerciaux, et qu’à deux reprises – en 1710-1720, puis 1770-1790 – ses négociants ont utilisé le complexe Lorient-Port-Louis comme base d’opération vers l’Asie. De même la relation avec Brest, cette autre « ville nouvelle » et « étrangère » en Basse-Bretagne, aurait pu être creusée, à travers le rôle de la Marine Royale, dès 1690-1715, puis après 1770 et la reprise de l’Arsenal, qui va lier de manière croissante le destin de ces deux villes homologues. Enfin il n’eût sans doute pas été inutile d’analyser la relation de la ville nouvelle avec Rennes, la capitale politique, et ses lieux de pouvoir – l’intendance, le parlement, les états (quand y entre-t-elle ?) et leur commission intermédiaire –, partenaires incontournables pour la réalisation de travaux d’infrastructures de communication indispensables.

Mais ces quelques regrets n’enlèvent rien à l’intérêt d’un livre neuf par son propos, solide et rigoureux dans ses démonstrations et d’une grande clarté d’exposition, qui enrichit sans conteste notre connaissance de la Bretagne au XVIII^e siècle, en mettant en valeur l’émergence de ce nouveau pôle urbain dynamique qu’elle a vu surgir au cours de ce siècle en demi-teinte.

André LESPAGNOL

Jacques BLANKEN, *Contrebandiers smoggleurs en Manche. Histoire du commerce interlope*, préface de Bernard Cadoret, illustrations originales de Fañch Moal, Lopérec, Locus Solus, 2015, 258 p.

Jacques Blanken, ancien industriel passionné d’histoire maritime, présente un ouvrage richement illustré de dessins de Fañch Moal sur la contrebande entre la Bretagne et l’Angleterre. Cependant le contenu de celui-ci est beaucoup plus large que le titre semble l’indiquer puisqu’il aborde également les diverses activités économiques des ports de Morlaix et de Roscoff, la guerre de course, l’administration maritime, la construction navale et même l’industrie de la conserve au XIX^e siècle.