

Henri IV et les Jésuites. Actes de la Journée d'études universitaires. La Flèche, Impressions de l'armée de terre, Saint-Maixent-L'École, 2004, 122 p.

Le IV^e centenaire de la fondation du collège de La Flèche a donné lieu à une journée d'études dont les actes ont été publiés en 2004. Dans cet ouvrage, agrémenté de belles photos de l'église Saint-Louis du Prytanée, plusieurs communications apportent des éléments précis à l'histoire de la création de ce collège. Dans son article «Henri IV à La Flèche. Une affaire de cœur», Jean-Pierre Barbelon rappelle l'ancrage de la famille paternelle d'Henri IV dans le Val du Loir, La Flèche étant l'une des résidences de sa grand-mère Françoise d'Alençon. Aussi le roi va-t-il choisir cette ville pour accueillir le nouveau collège, choix stratégique d'autre part, destiné à contrebalancer l'influence de l'Académie protestante fondée à Saumur en 1599. Consécration de son choix, le roi promet que son cœur, après sa mort, serait déposé dans l'église du collège. Après son assassinat, la volonté du roi fut respectée et son cœur solennellement porté à La Flèche. S'il fut brûlé lors de la Révolution, les cendres pieusement préservées sont toujours conservées dans l'église, ce qui fait conclure à J.-P. Barbelon que «le cœur du roi est toujours à La Flèche».

C'est ensuite «Le bannissement et le rappel des jésuites (1594-1603)» qui est traité par Bernard Barbiche. L'expulsion des jésuites, prise à l'initiative du Parlement de Paris, bien que limitée à une partie du royaume, tombait au moment où le roi cherchait à se réconcilier avec la papauté. Pour obtenir l'absolution du pape, en 1595, il dut promettre le rappel des jésuites, l'un des objectifs du Saint-Siège, l'autre étant la publication du concile de Trente. Les négociations en vue du rappel des jésuites furent menées de 1596 à 1603, sous l'engagement exigé par le roi envers la Compagnie de ne pas s'ingérer dans les affaires de l'État. Le plus difficile, comme le souligne B. Barbiche, était de convaincre le Parlement, très hostile à la Compagnie, ce qui retarda l'aboutissement des négociations jusqu'en 1603, où un nouveau projet fut approuvé par une commission de conseillers d'État et de parlementaires. C'est à Rouen que, le 1^{er} septembre, fut scellé l'édit qui rétablissait les jésuites en France et leur accordait un nouveau collège, celui de La Flèche.

Marie-Yvonne CRÉPIN

Les Bretons et la mer. Images et histoire, sous la direction d'Alain CROIX et André LESPAGNOL. Iconographie réunie par Christel DOUARD. Apogée. Presses universitaires de Rennes, 2005, 192 pages in-4°.

Troisième volume d'une collection initiée par Alain Croix professeur émérite à l'université de Haute-Bretagne (Rennes 2), ce magnifique album retient tout d'abord l'attention du lecteur par une illustration d'une qualité rare, très souvent inédite : deux cent cinquante reproductions de plans et

cartes anciennes, peintures, sculptures, gravures, manuscrits, miniatures, documents d'archives, mobiliers, photographies d'hier et d'aujourd'hui, illustration élégamment répartie dans l'ouvrage et toujours admirablement placée à côté du commentaire historique qui la concerne.

Neuf auteurs, professeurs d'histoire et archéologues, se sont répartis la tâche de nous retracer, à partir de leurs propres recherches, l'histoire de la Bretagne et des rapports des Bretons avec la mer. Alain Croix, qui a coordonné l'ouvrage, signe l'avant-propos et la conclusion, «Notre part de rêves...». La préhistoire, l'époque gallo-romaine et les origines bretonnes sont étudiées par Loïc Langouët et Marie-Yvane Daire, qui montrent comment «l'Armorique devint Bretagne...».

J'analyserai particulièrement la grande période de l'extension bretonne à travers les continents pour montrer l'intérêt d'un ouvrage qu'on pourrait appeler de vulgarisation s'il n'était en fait le fruit de savantes recherches.

La période 800-1600 est étudiée par Jean Tanguy, l'aventure océanique aux *xv^e* et *xvii^e* siècles par André Lespagnol, la traite négrière et le commerce avec l'Extrême-Orient au *xviii^e* siècle par Didier Guivarc'h, et la Marine royale du *xvii^e* au *xix^e* siècle et son implantation en Bretagne par Olivier Corre. Ainsi par exemple sont mises en valeur pour le Moyen Âge l'implantation des Normands, plus importante en Bretagne qu'en Normandie, le rôle du commerce du sel qui eut au moins pour mérite de permettre aux Bretons de s'intégrer à une économie d'échange à l'échelle de l'Europe, l'expansion de la marine bretonne qui participe au commerce du vin de Gascogne et du précieux pastel toulousain et dont les marins pêcheurs sont les premiers sur les bancs de Terre-Neuve. La fin du Moyen Âge voit de nombreux progrès techniques : bateaux désormais calfatés, caravelles plus légères fractionnant leur voilure et gagnant en efficacité, les mâts portant les uns des voiles carrées, les autres des voiles latines permettant de remonter au vent, développement au *xvi^e* siècle de l'un des plus célèbres ateliers européens de cartographes au Conquet. Conséquences : l'industrie toilière est particulièrement stimulée et la richesse engendrée par le commerce explique l'indiscutable floraison artistique. Mais dès les années 1580 au plus tard est révolue la grande époque du roulage breton, soumis à l'introduction du gros tonnage, à la création de puissantes compagnies de commerce étrangères et à un nouveau contexte politique, conséquence du rattachement au royaume de France, qui met un terme à une politique autonome. Les profits du commerce breton sont désormais employés dans «le vin et les chapelles».

Les aventures océaniques et asiatiques sont décrites en quelques pages dynamiques. Si les expéditions de Jacques Cartier – et celles de ses prédécesseurs – se terminent en «queue de poisson», du moins sont-elles prolongées par l'exploitation des ressources de Terre-Neuve avec sa «fabu-

leuse» morue : près de 40 ports bretons arment pour Terre-Neuve aux *xv^e* et *xvii^e* siècles, des simples havres aux grands ports marchands, avec des flux d'armements de 100 à 150 navires entre 1550 et 1700, soit 4 à 5 000 Bretons chaque année. C'est à partir de cette économie morutière que Saint-Malo s'affirme comme le premier port d'armement français, mais aussi comme un véritable port marchand inséré dans les circuits de l'économie européenne, de la Méditerranée à la mer du Nord. Une autre dynamique puissante, celle des toiles de Bretagne échangées contre l'argent des mines américaines du Potosi, permet aux Bretons de participer à l'exploitation du Nouveau Monde, par l'intermédiaire de colonies marchandes bretonnes à Cadix, d'abord vers Mexico et Lima, puis à partir de 1700 vers les côtes pacifiques de l'empire espagnol, du Chili au Pérou au-delà du Cap-Horn. De leur côté, les Nantais, dès le second quart du *xvii^e* siècle, se lancent vers l'archipel antillais pour la mise en valeur agricole des îles en faveur desquelles sont signés devant notaire des actes de sociétés et d'affrètement de navires et surtout à partir de 1636 des actes d'engagement de jeunes gens de l'ouest pour servir de main-d'œuvre. Ces «engagés», blancs, sont remplacés dès le début du *xviii^e* siècle par des esclaves noirs. De même l'Insulinde et les îles à épices attirent les Bretons, l'État désirant nouer des relations durables avec l'Asie. Une compagnie des Indes orientales, constituée en 1664 sous l'égide de Colbert, crée le complexe portuaire de Port-Louis – Lorient sur la côte sud qui devient la tête de ligne du trafic français avec l'océan Indien, trafic en partie récupéré par les Malouins après la défaillance financière de la compagnie après 1706. Quant à la course, légalisée par l'État, elle s'épanouit après 1692 en Bretagne à la faveur d'une conjoncture de guerre prolongée contre les puissances maritimes anglo-hollandaises : l'intensité de l'activité corsaire (plus de 1 000 armements malouins entre 1672 et 1713 et plus de 2 000 prises ramenées dans les divers ports bretons) contribue à soutenir l'économie maritime bretonne et à permettre les «agrandissements» de la ville de Saint-Malo et l'implantation dans le Clos-Poulet de «malouinières», véritables maisons de plaisance entourées de jardins à la française. Est restée célèbre l'expédition menée en 1711 par Duguay-Trouin qui organise une véritable opération avec une escadre de 17 navires pour attaquer et rançonner, en poudre d'or, Rio de Janeiro pour le plus grand profit des armateurs.

Dès le *xvi^e* siècle les Portugais et les Espagnols ont pratiqué la traite négrière, imités ensuite par les Normands et les Rochelais, mais au cours du *xviii^e* siècle les Nantais en ont fait leur spécialité : 1 427 expéditions négrières, soit 42,6 % de l'ensemble français, sont parties de Nantes contre 214 pour Saint-Malo et 156 pour Lorient. Rares sont les bateaux qui ont été spécialement construits pour la traite, mais la tendance est à utiliser des bateaux plus rapides, aux carènes plus fines avec un niveau supplémentaire dans le faux-pont, pour diminuer le temps passé à la mer. 15 % des esclaves déportés sur des bateaux nantais, 8 % sur des bateaux malouins

meurent au cours de la traversée de deux à trois mois. La traite a eu des effets d'entraînement sur toute l'économie de Nantes et de sa région. Le déplacement vers l'ouest des chantiers nantais permet au quai de la Fosse de devenir le quartier résidentiel des armateurs et des négociants dont seules 117 familles ont armé des navires qui ont déporté 450 000 Noirs au XVIII^e siècle. Soutenue par l'État, légitimée par l'Église, la traite négrière est alors considérée comme un commerce ordinaire et ne suscite guère de réprobation dans les ports bretons avant la Révolution ; la bonne conscience coloniale peut même s'afficher. Interdite en 1815, la traite continue à être pratiquée de manière illégale à partir des ports bretons, essentiellement Nantes jusqu'en 1830.

La frange littorale du monde indien et chinois est également la destination des navires bretons. Les ventes annuelles à Lorient des produits rapportés d'Asie illustrent l'importance de l'enjeu financier ; elles rapportent en moyenne de 7 à 14 millions de livres, soit l'équivalent du commerce des toiles bretonnes à la fin de l'Ancien Régime. Ces produits, de luxe, proviennent de Chandernagor pour les soieries, cotonnades et mousselines, de Pondichéry où les Français disposent d'une véritable enclave territoriale, de Mahé pour le sel, de Canton pour la soie, le thé et surtout la porcelaine. Le savoir-faire des céramistes chinois incite les clients les plus fortunés à passer commande et les importations ne cessent de croître tout au long du XVIII^e siècle, passant de 150 000 pièces vers 1730 à 300 000 à la fin de l'Ancien Régime.

La Royale fait l'objet d'un chapitre particulier qui complète les chapitres analysés ci-dessus en montrant le rôle important joué sous l'Ancien Régime par la Marine militaire royale qui s'implante dès 1532 à Brest. Richelieu décide d'avoir sur chaque mer un arsenal fortifié, à Brest, au Havre et à Brouage-Rochefort pour le Ponant. En fait Brest « fort com-mode » supplante Le Havre, et ses installations le long de la Penfeld ne changent guère jusqu'à la fin du XIX^e siècle. La guerre de Hollande en 1672 rend incontestable la situation de Brest. Un second pôle pour la marine du roi est l'estuaire du Blavet, où le fort construit par les Espagnols en 1590 pendant les guerres de la Ligue prend en 1618 le nom de Port-Louis. Colbert installe ensuite l'arsenal et le port de la Compagnie des Indes à L'Orient mais ce second port, opérationnel avec la guerre d'Amérique, reste subordonné à la grande base brestoise jusqu'à l'Empire dont l'importance est illustrée au XVIII^e siècle par de nombreuses innovations industrielles et scientifiques et l'implantation de l'Académie royale de Marine. Dans le même temps les côtes sont fortifiées et quelques anciens châteaux forts (Saint-Malo, Brest, le Taureau, Concarneau, Port-Louis, Le Palais) sont réutilisés. L'importance de la Bretagne dans les plans versaillais puis parisiens entraîne une mise sous tutelle socio-économique d'une province dont le dernier gouverneur est amiral de France : le système des classes inauguré par Colbert en 1665, qui soumet la vie des marins au contrôle de l'État, touche en Bretagne le tiers des marins du Royaume.

Les chapitres suivants de l'ouvrage sont consacrés essentiellement aux XIX^e et XX^e siècles. «Les métiers de la mer» y sont abordés et traités sous tous leurs aspects sociaux, économiques, technologiques, industriels. C'est une véritable encyclopédie consacrée à la vie maritime des Bretons, valorisée par les innovations contemporaines. Dominique Robin étudie la pêche maritime du XVII^e au XX^e siècle: on y trouve à la fois la pêche à pied, la pêche côtière qui a toujours représenté une activité majeure en particulier sur la côte sud avec la sardine, la pêche au large, avec le thon et la langouste et enfin la grande pêche, celle de Terre-Neuve ou d'Islande. Cette palette si riche en métiers a engendré à son tour une intense activité industrielle sur toutes les côtes. Ce monde marin représente aussi un monde particulier par des représentations mentales et religieuses qui lui sont spécifiques. Les deux derniers chapitres de l'ouvrage sont consacrés par Claude Geslin au renouveau des ports bretons favorisé par le développement du cabotage mais remis en cause par l'arrivée de la voie ferrée, à l'importance du site de la basse Loire avec les ports de Saint-Nazaire et de Nantes d'abord concurrents puis complémentaires (création en 1966 du port autonome), l'aménagement des bassins à flot et le perfectionnement des installations portuaires. Les transports maritimes, la sécurité en mer et la construction de phares, la construction navale et l'industrialisation de la pêche font également l'objet de savants développements qui nous introduisent progressivement aux créations et activités de la fin du XX^e siècle.

C'est donc bien une étude du rôle maritime de la Bretagne, dans le temps et dans l'espace, qui nous est proposée sous une forme condensée, agréable et parfois renouvelée. Ce bel ouvrage sera reçu par tous ceux qui s'intéressent à notre province comme un magnifique cadeau.

Jacques CHARPY

Missionnaires et humanistes de l'Ouest dans le monde au XX^e siècle. Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest, tome 112, n° 2, 2005, 212 pages.

Ce numéro des *Annales de Bretagne* est tout entier consacré à la publication des communications présentées au colloque organisé à Cholet en mai 2004 par le Centre d'histoire des régulations sociales (HIRES) et publiées sous la direction de deux maîtres de conférences en histoire contemporaine de l'université d'Angers, MM. Jean-Luc Marais et Yves Denéchère. Dans leur avant-propos, ces deux responsables rappellent les utiles recherches du père Joseph Michel dont la thèse sur les *Missionnaires bretons d'outre-mer XIX^e-XX^e siècles*, soutenue en 1946 et actualisée, a été publiée en 1997 (cf. *Mémoires de la S.H.A.B.*, 1998, tome LXXVI).