

qu'un inventaire détaillé des sources ne pourra pas suffire à donner une nouvelle ampleur aux recherches sur Le Nobletz. Il faut aussi un renouvellement plus net des problématiques, qui passe par un élargissement du champ de recherche, au-delà du seul cas léonard-cornouaillais, et par un approfondissement des investigations sur les questions spirituelles auxquelles s'articule l'action pastorale.

C'est là le troisième apport du livre. Si l'on s'en tient à la Bretagne, Silvia Mostaccio s'intéresse au rôle accordé aux femmes et Fañch Roudaut rapporte le contenu du manuscrit traitant de la mystique contestée Marie-Amice Picard, défendue par les jésuites. Bernard Dompnier présente une synthèse sur les missions dans la France du premier ^{xvii} siècle, qui permet de relativiser l'originalité de Le Nobletz, et H. Queinnec mène une enquête passionnante sur les auteurs qui ont pu influencer dom Michel : Luis de La Puente, Ignace de Loyola, Benoît de Canfeld, à quoi il faut sans doute ajouter Bonaventure et Tauler, entre autres. Enfin, la fine pointe de l'ouvrage se trouve en son centre : c'est la contribution de Pierre-Antoine Fabre, qui est incontestablement le texte le plus novateur de cet ensemble un peu disparate. S'inspirant d'un écrit du jésuite Richeome, il propose de voir dans la « carte » du *Pater* une double construction, contemplative et méditative, qui permet d'articuler enseignement et prière.

D'autres pistes restent à explorer, sur le rôle de la dévotion mariale, les significations de l'ascétisme ou l'ampleur des réorientations de la prière, par exemple. C'est aussi l'un des intérêts de ce livre que de montrer que le chantier n'est pas clos.

Bruno RESTIF

André LESPAGNOL, *Saint-Malo et la Bretagne dans la première mondialisation*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique, collection « Lire / relire », 2019, 495 p.

C'est une riche idée de la part du Centre de recherche bretonne et celtique d'avoir mis en place la collection « Lire / relire » permettant d'accéder aux communications principales d'un auteur, façon, comme le fait remarquer André Lespagnol, de parcourir à rebours quelques moments voués à la recherche. Chacun appréciera ce que peut représenter sur un calendrier « quelques moments », sachant qu'à côté d'une carrière politico-administrative très « chargée », ce sont quatre-vingt-dix-sept références d'articles et d'ouvrages qui sont fournies en fin de livre. Le titre ne doit pas faire illusion, André Lespagnol ne s'est pas intéressé qu'à Saint-Malo même si la réputation qu'il acquiert d'emblée avec sa thèse, *Messieurs de Saint-Malo*, est liée à la cité-corsaire. La Bretagne ne lui a pas plus servi de pré carré exclusif, le mot mondialisation du titre fait d'évidence allusion à un périmètre bien plus étendu. L'exercice a donc consisté à tirer d'une bibliographie abondante quelque vingt-cinq articles centrés sur ce thème de Saint-Malo, de la Bretagne et de la mondialisation et soulignant par là même un travail de recherche sur la longue durée, de quoi lui assurer une pleine maturation.

Le plan adopté traduit logiquement cette vision qui, d'un port breton, s'élargit au monde, suivant en cela les routes empruntées par les Malouins sur les océans, y compris ceux qu'ils contribuent à découvrir. La première partie – Les acteurs : les Malouins, « marinières et marchands » – permet à travers sept articles de voir prospérer une bourgeoisie marchande à Saint-Malo, indigène, qui émerge parmi d'autres pôles bretons comme Morlaix, Nantes, Vitré et qui, après 1680, est en mesure de couvrir l'ensemble des échanges du royaume : une bourgeoisie qui s'impose comme la plus dynamique parmi les ports français au moins jusqu'en 1720. Au moment de cet apogée, incluant Saint-Servan, ce sont 150 « entrepreneurs » qui participent « au commerce de mer » pour une cité de 25 000 habitants. Un négoce qui représente un pouvoir local sans équivalent en Bretagne. Le pouvoir municipal jusqu'à la Révolution demeure sous l'emprise de ce négoce avec ses « organes de représentations collectives » tel le consulat créé dès 1590. La gestion ne reste pas sans critique, les officiers de plume ou des ingénieurs en poste à Saint-Malo ne se privent pas dans leur correspondance de dénoncer « esprit de routine et pingrerie ». André Lespagnol apparaît comme pionnier lorsqu'il écrit ce texte (chapitre 3) en 1989 sur les femmes négociantes à l'époque de Louis XIV. Depuis, l'histoire genrée touche toutes les couches sociales des populations littorales. Il faut bien comprendre que toute étude de la population commence par celle de ses élites. Y observer ces femmes-négociantes a été l'occasion d'une semblable démarche latéralement, vers d'autres ports, mais également verticalement comme souligné aujourd'hui par les travaux d'Emmanuelle Charpentier. Qu'il s'agisse de « Messieurs » ou de leurs veuves, la continuité et l'élévation sont au cœur de toutes les stratégies négociantes avec des modèles éducatifs allant dans ce sens. Ceux-ci ne se cantonnent pas à voir les jeunes gens issus de cette élite marchande passer brillamment leur examen comme maître ou capitaine devant un hydrographe qualifié. L'expérience de la navigation est un passage obligé la plupart du temps, complété par « l'apprentissage par le comptoir » c'est-à-dire l'accès à une qualification dans d'autres ports, ce jusqu'à Cadix, centre incontournable de l'économie malouine vers les colonies d'Amérique. Reste que l'expérience de la navigation est particulièrement utile lorsque revient la guerre. D'évidence un capitaine de 18 ans comme Duguay-Trouin a fait des émules : moins de discipline, plus de prises de risque, quitte à s'éloigner des sentiers du seul profit pour gravir ceux de l'honneur. Le règne louis-quatorzien voit, non pas pleuvoir, mais crachoter des récompenses comme anoblissement, entrée dans la Marine du roi, épée à poignée d'argent ou portrait du monarque sans oublier quelques petites pensions ou gratifications. La fin de cette première partie comprend les parcours de quelques individus ou familles emblématiques : Vincent de Gournay ou la maison Magon-Le Fer frères de Cadix.

La deuxième partie (six articles), avant que de partir au loin, traite des structures et outils, savoir le développement d'un capitalisme marchand au sein d'un État qui se veut mercantiliste. De quoi aborder la forme entrepreneuriale, individuelle ou associative au xvii^e siècle. La base est essentiellement individuelle, même si certains

actes de société montrent de petites associations permettant de conclure à un capital extrêmement fractionné qui n'empêche pas un Éon de La Villebague ou un Magon de La Lande d'émerger, soutenus par l'État, et d'entraîner dans leur sillage de petits marchands devenus de petits intéressés, de petits actionnaires. Ces capitaux vont permettre une ouverture de Saint-Malo sur tous les types de navigation et tous les types d'échanges, y compris la participation dans l'actionnariat de compagnies de commerce quand bien même ces négociants avaient souvent à propos des échanges d'autres idées plus libérales que ce système assez lourd et qui, pour utiliser ses failles, échappait à leur contrôle. C'est ce montage de capital qui fait l'objet de plusieurs articles, de l'entreprise d'État, de la participation de la finance, de la banque et du négoce portuaire dont celui de Saint-Malo. La troisième partie (sept articles) lève l'ancre vers des espaces maritimes et commerciaux, de quoi resituer Saint-Malo et la Bretagne dans l'économie mondiale. On le voit sur les rôles d'équipage, également dans les rapports de navigation ou les entrées de la cité phocéenne ; Marseille (et derrière elle la Provence) et Saint-Malo ont une relation particulière : une connexion liée avant tout à la Grande Pêche et à la morue séchée, mais aussi à la présence en Méditerranée d'armements malouins ou encore l'intégration de Marseille dans le système de la pièce de huit ou piastre américaine incluant la place de Cadix. De quoi remettre à l'honneur les Gaditans. Le commerce de Cadix prépondérant dans le jeu commercial malouin avec une focale qui s'élargit sur l'Espagne et ses colonies américaines. La morue n'a pas été le seul objet de commerce à proposer aux Espagnols, la toile « Bretagne » finit par supplanter celle de Rouen. Les créoles espagnols d'Amérique cherchent à s'en procurer par toutes les façons y compris en favorisant le commerce en droiture, l'interlope qui se crée en parallèle au système des flottes et permet aux Malouins de jouer sur les deux tableaux. Un très intéressant chapitre 19, écrit en 2013, sur les relations entre la Bretagne et la Grande-Bretagne vient conclure cette partie mais avec, cette fois, un balayage temporel plus étendu (xv^e au xxi^e siècle) : à lire et à coupler avec le chapitre 24 qui aborde le problème des concurrences, des collaborations et des complémentarités entre les économies française et britannique dans l'espace atlantique au xviii^e siècle. La dernière partie (cinq articles) porte sur la guerre maritime, le commerce et la mondialisation. Une tribune qui permet de revenir sur cette Seconde guerre de Cent Ans (1688-1815), catastrophique pour la France, nonobstant qu'elle est aujourd'hui en passe de devenir la première puissance mondiale en termes de zone économique exclusive. André Lespagnol modère donc ces propos. Il effectue un réglage, repositionne le curseur qui oblige aussi à revoir, s'agissant de la cité malouine, le poids et l'efficacité de la course, en les comparant avec sa vieille rivale du Nord, Dunkerque. L'épilogue livre le chapitre 25 avec un retour sur la cité malouine comme « ville mythique », réduite depuis sa brillante reconstruction à l'étiquette de cité corsaire et, ajouterons-nous au vu de ce que proposent les étals des commerces, de cité pirate. Un ouvrage très riche.

Philippe HRODEJ