Pascale Laronze prend enfin la parole pour présenter le cheminement de ce projet : on y découvre alors l'ampleur du travail réalisé, 13 000 négatifs sur verre, dépoussiérés, conditionnés, numérisés, indexés de manière professionnelle. La mise en œuvre de ce projet dénommé « Le vélo-photo de madame Yvonne » s'est appuyée sur de nombreux bénévoles et s'est enrichie de l'implication de la population : c'est bien l'association de ces deux composantes qui en fait la grande originalité et lui confère une véritable valeur ajoutée. Entre 2007 et 2009, le fonds, sauvé, a été rendu aux habitants par le biais de nombreuses séances de projections, interventions dans les écoles, maisons de retraite, etc. et chacun a pu s'en emparer à la hauteur de son implication. L'auteure explique également le choix des photographies, son souhait de rassembler des images esthétiques et originales qui ne sont pas, pour les thèmes du moins, le reflet de l'ensemble de l'activité d'Yvonne Kerdudo ; il est juste de reconnaître qu'elle se place un peu au-dessus de la majorité des photographes de campagne du début du *xx^e* siècle, tant par la qualité technique qu'esthétique de ses photographies.

Cet ouvrage est d'une grande qualité éditoriale, on peut juste regretter qu'il oscille entre livre d'art et livre d'histoire, en restant dans un entre-deux parfois regrettable. Il ne nous est rien dit du sort actuel de cette collection qui a bénéficié de fonds publics et de fonds européens pour l'aide à l'archivage et au conditionnement.

Laurence PROD'HOMME

Gérard LE BOUËDEC, *La presque île de Quiberon, pays des deux mers. Du *xviii^e* siècle à la Seconde Guerre mondiale*, Spézet, Coop Breizh, 2020, 199 p.

Professeur émérite à l'Université Bretagne Sud, Gérard Le Bouëdec nous présente un ouvrage richement illustré sur la presque île de Quiberon de 1700 à la fin de la Troisième République. Outre le fait que l'auteur connaît particulièrement bien l'histoire de ce petit port breton, sa recherche s'appuie sur de nombreux travaux universitaires qu'il a lui-même dirigés. L'apport historique du travail est remarquable et cette recherche très approfondie nous propose une véritable découverte de Quiberon, du petit port de pêche à la station balnéaire à succès. Quiberon est un objet d'étude original, de par sa situation entre deux aires maritimes, celle de Lorient et celle du golfe du Morbihan, aux activités et aux histoires bien différentes, qui exercent l'une et l'autre une forte influence sur l'activité économique et la vie politique de la presque île.

Au *xviii^e* siècle, Quiberon, comme la plupart des ports de la côte sud de la Bretagne, est un port de pêche à la sardine. Une double flotte exerce cette activité : d'une part, les chaloupes consacrées à la pêche proprement dite et, d'autre part, les chasse-marée et barques servant au cabotage des produits destinés à la pêche (rogue, sel) ou issus de la pêche (sardines salées ou pressées). Dans la seconde moitié du

siècle, Quiberon intègre le pôle caboteur du golfe du Morbihan et prend part aux circuits de redistribution des céréales, du vin et du sel, du golfe de Gascogne à la pointe de la Bretagne. Au XIX^e siècle, la dépendance halieutique est encore moindre et les routes du cabotage de service quiberonnais vont désormais jusqu'à Dunkerque. Les gens de mer constituent une part majoritaire dans la population locale mais il n'y a pas de clivage avec le monde rural. Si la mer est une nécessité pour les hommes, la pluriactivité est une réalité pour la plupart des familles où la femme est cultivatrice. Le poids politique du monde de la mer se confirme dans les affaires municipales, les maîtres de navires accaparant la fonction de maire.

Un bouleversement considérable a lieu dans les années 1850-1870 avec le développement de l'industrie sardinière et l'émergence des activités balnéaires. L'arrivée du chemin de fer et des bateaux à vapeur provoque le déclin du cabotage quiberonnais malgré une diversification dans le transport de nouveaux produits (poteaux de mines contre charbon britannique, langoustes ibériques, soude produite localement). Dès lors, les autorités poussent à une reconversion vers les activités sardinières et l'installation des conserveries modifie profondément l'organisation des pêches, déstabilise le modèle ancien fondé sur un équilibre entre la terre et la mer et place la société locale sous la menace des crises halieutiques. La flotte sardinière double entre 1870 et 1880 et, désormais, l'homme travaille sur la chaloupe de pêche et la femme à la conserverie. Pour développer ces nouvelles activités, Port-Maria, où se concentre l'activité sardinière, est aménagé et la liaison ferroviaire Auray-Quiberon est construite (inauguration en 1882) pour relier la presqu'île ainsi que Belle-Île aux grandes voies de communication. Les activités halieutiques bénéficient de la création de ce nouvel axe qui est également au service de l'activité balnéaire.

Depuis la seconde moitié du XIX^e siècle, une population extérieure à la presqu'île vient désormais cohabiter avec la population locale pour bénéficier des activités curatives et ludiques de la mer et de la plage. Les voyageurs sont attirés par les lieux du débarquement des émigrés de 1795, par les paysages impressionnants de la Côte sauvage, par les bains de mer. Des personnages célèbres, à l'exemple de Gustave Flaubert, Alphonse Daudet ou Claude Monet, séjournent à Quiberon. À partir de 1890, le front de mer est touché par une véritable fièvre immobilière, les villas se multiplient et la ville se transforme en station balnéaire, multipliant sa population par deux pendant la saison estivale dans les années 1920. Désormais, la plage devient le moteur du développement économique de la presqu'île et de nouvelles activités commerciales se développent pour satisfaire les touristes. Cependant, après la Grande Guerre, l'activité sardinière retrouve une grande vigueur et, en 1937, Quiberon se hisse à la première place nationale en valeur des ports sardinières. À cette date, environ 600 marins-pêcheurs travaillant sur 70 pinasses à moteur approvisionnent une dizaine de conserveries employant chacune entre 40 à 60 ouvriers et ouvrières. Malgré la demande locale, les marins de la presqu'île préfèrent naviguer dans la Marine nationale ou dans la marine de commerce. La main-d'œuvre devenant insuffisante, des marins

et ouvrières en provenance du pays bigouden migrent à chaque saison vers Quiberon. Ainsi, la période entre les deux-guerres jusqu'aux années 1960 est-elle caractérisée par un modèle équilibré entre halieutique et balnéaire.

Le dynamisme économique de Quiberon se traduit par la croissance de la population (de 4 000 à 6 000 habitants dans les années 1920) et une modification de la composition sociologique de la société locale. Jusqu'aux années 1890, les professionnels de la mer contrôlent la municipalité qui, ensuite, intègre commerçants et industriels. Les maires élus (à l'exemple d'Alphonse Rio qui devint ministre puis président de la commission Marine au Sénat) sont des républicains radicaux, plus proches de Lorient que de Vannes, chef-lieu de département monarchiste et conservateur. En raison de la charge symbolique de la presqu'île avec le débarquement de 1795 et de ses orientations politiques républicaines, Quiberon devient un lieu de tensions entre les bleus et les blancs. La statue de Hoche sur la place centrale de la ville est un témoignage de cette lutte idéologique.

L'ouvrage de G. Le Bouëdec, très documenté et écrit d'une plume très alerte, nous fait découvrir Quiberon, petit port de la côte sud de la Bretagne dont la capacité d'adaptation a su maintenir une forte activité économique depuis le XVIII^e siècle. L'ouvrage se termine par une excellente conclusion où l'auteur fait une critique très percutante sur l'avenir des communes littorales vouées au tourisme, à la spéculation immobilière, caractérisées par l'éviction des populations autochtones et l'arrivée des retraités, à l'exemple de Quiberon.

Pierrick POURCHASSE

Institut français de la Mer (comité de Bretagne occidentale) (Michel MORVAN dir.), *Découvrir le monde. Brest, port d'explorateurs*, Châteaulin, Locus Solus, 2020, 255 p.

Les éditions Locus Solus de Châteaulin offrent un beau livre très richement illustré sur Brest et les explorations. L'ouvrage est divisé en trois grandes parties présentant l'ensemble des sujets concernant les expéditions maritimes au départ de Brest entre le XVIII^e siècle et l'époque contemporaine. Les auteurs de la trentaine de contributions sont historiens mais aussi anthropologues, archivistes, juristes, géographes, biologistes, océanologues, hydrographes, marins... La diversité des regards nous offre un panorama d'une grande richesse sur la question de l'exploration maritime.

La première partie, intitulée « L'exploration au départ de Brest : ouverture sur le monde et expertises », présente le rôle de la ville bretonne comme port de départ de voyages autour du monde et les résultats scientifiques qui en résultent. La situation exceptionnelle de Brest à la pointe de l'Europe et les qualités de sa rade font du port breton la place idéale pour armer des navires à la découverte des