

débuts difficiles en 1974-1975 rappelés par Fañch Moal, les femmes sont de toutes les grandes manifestations, assurant en outre l'intendance.

Dans la quatrième partie, « Des artistes engagés dans la lutte », richement illustrée d'affiches et de chansons militantes, en français et en breton, le graphiste Fañch Le Henaff donne plusieurs textes : l'histoire du logotype créé en 1975 au Danemark et décliné en de multiples langues « *Nukleel ? Nann trugarez (Nucléaire ? Non merci)* » ; les phases de la lutte de Plogoff en images ; Jean Kergrist, le clown atomique et son fameux Théâtre national portatif ; la participation en concert et en écriture de textes de la génération des chanteurs et groupes bretons engagés dans les années 1970 (Dan Ar Bras, Alan Stivell, Gilles Servat, Sonerien Du, Tri Yann et beaucoup d'autres). Dans la cinquième partie « l'ample écho médiatique » de Plogoff, le jeune « localier » de *Ouest-France* de Douarnenez, Théo Le Diouron, évoque la manière dont il a été plongé dans ce conflit, sans préparation, coincé entre la population et les forces de l'ordre, s'efforçant de s'en tenir « au parti pris des faits » et au « parti pris des gens », sans moyens de communications modernes mais placé sur écoute. Ainsi, à telle occasion, le contenu de ses papiers à sa rédaction rennaise et à l'Agence France presse (AFP) a pu être démenti par la police et par la préfecture de Quimper avant même d'être publiés ! De même, Jean Guisnel, le jeune journaliste de *Libération* en Bretagne, raconte comment il a couvert la lutte de Plogoff. L'action de la radio libre, alors illégale, de la commune est évoquée ainsi que les cinq films qui ont été consacrés à ce conflit emblématique dont le célèbre *Plogoff des pierres contre des fusils* de Nicole et Félix Le Garrec tourné au cœur des affrontements en 1980.

On le voit, ce livre, qui se veut commémoratif mais aussi engagé, apporte des éclairages intéressants sur un conflit victorieux, grâce à l'alternance politique de 1981 et non en faisant fléchir l'État. Mais en dépit du soulagement et des festivités de 1981, cette lutte a laissé des traces profondes et des déchirures dans le cap Sizun tout en alimentant une riche création artistique. Avec les marées noires, Plogoff a contribué à développer une certaine conscience écologiste en Bretagne, les luttes écologiques prenant le relais des luttes sociales des années post-1968. À l'heure où la plupart des candidats à l'élection présidentielle de 2022 se proposent de relancer le programme nucléaire en France, les futurs responsables seraient bien avisés de se souvenir de l'effet Plogoff après l'abandon de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Christian BOUGEARD

Jacques de CERTAINES (dir.), *Le golfe du Morbihan, 5 000 ans d'histoire maritime*, Rennes, Apogée, 2021, 303 p.

L'objectif de cette publication dirigée par Jacques de Certaines est particulièrement ambitieux puisqu'il est de présenter l'histoire maritime du golfe du Morbihan sur une période de 5 000 ans. Vingt et un auteurs de toutes origines (membres d'associations,

collectionneurs, artistes, spécialistes du monde maritime, élus locaux, universitaires...) ont participé à l'élaboration de ce travail. L'ouvrage, très richement illustré, s'organise autour de dix-neuf chapitres, touchant tous les sujets se rapportant à cet espace maritime original.

Les deux premiers chapitres se rapportent à l'histoire géologique, climatique et biologique de la « petite mer » (*mor bihan*). Les différents auteurs, scientifiques spécialisés dans ces différents domaines, présentent un lieu d'exception très fragile dont la richesse est mise en péril par des contraintes extérieures de plus en plus fortes et par les changements climatiques contemporains. Ainsi, la morgate (seiche), mollusque emblématique du golfe, se fait aujourd'hui de plus en plus rare sur les quais de débarquement et l'acidité croissante des eaux perturbe considérablement l'écosystème.

Les chapitres suivants concernent plus précisément l'activité maritime depuis le Néolithique jusqu'à l'époque contemporaine. Les périodes anciennes sont naturellement peu documentées et laissent de nombreuses questions sans réponses (navires vénètes) et il faut attendre la fin du Moyen Âge pour voir apparaître les petits navires du golfe dans les circuits du cabotage breton. Le développement de la navigation conduit à l'élaboration de cartes marines et au balisage des chenaux, choses particulièrement nécessaires dans cet espace très dangereux pour la navigation.

L'ouvrage s'intéresse à trois ports ou zones particulièrement actifs dans les activités maritimes : Vannes, la rivière d'Auray et les ports de l'entrée du golfe (Port-Navalo et Locmariaquer). Leurs situations présentent des avantages (protection des navires, proximité des zones de productions agricoles) mais aussi des inconvénients (difficulté d'accès, éloignement, envasement, courants de marées) et aucun des trois sites ne devient un grand port de commerce. Le choix de Lorient comme base de la Compagnie des Indes est logique, l'influence du maréchal de La Meilleraye, gouverneur du Port-Louis, pesant de tout son poids dans cette décision.

Le golfe est aussi un milieu qui possède des ressources halieutiques d'une grande richesse, notamment les « chevrettes » (crevettes) et les huîtres. La vie des habitants des côtes de la « petite mer » est marquée par la pluriactivité, société à la fois rurale et maritime de pêcheurs qui retournent aux travaux des champs quand la saison des pêches se termine. Les femmes qui participent à toutes les activités maritimes, voire remplacent les hommes en cas de conflit jouent un rôle essentiel dans la vie économique locale. Au XIX^e siècle, en raison de méthodes de pêche très agressives à l'exemple du dragage des huîtres, les ressources se raréfient. Malgré les efforts de l'administration, les pêcheurs suivent peu la réglementation en raison de leur grande pauvreté mais sont finalement obligés de s'adapter en allant vers la baie de Quiberon pour pouvoir continuer leurs pêcheries.

Le golfe possède des bateaux emblématiques : les sinagots de Séné et les forbans du Bono, petits navires qui évoluent avec les besoins des pêcheurs et les progrès techniques, comme l'arrivée de la motorisation dans les décennies précédant

la Seconde Guerre mondiale. La flotte est également composée de chasse-marées, au service de la pêche à la sardine, et de plates, petites embarcations servant le plus souvent d'annexes à des navires plus gros. Tous ces bâtiments participent à la forte activité de la période dite de « l'âge d'or du cabotage breton » (Henri Touchard) à la fin du Moyen Âge. Ensuite, ils restent très actifs dans le cabotage national, mais concentrent leur activité sur la façade atlantique. Avant le XIX^e siècle, contrairement à ce que laissent parfois entrevoir les auteurs, le cabotage vers les pays étrangers est excessivement rare, la flotte bretonne, peu adaptée à ces trafics, ne pouvant rivaliser face à ses concurrents d'Europe du Nord. Les travaux récents de Bernard Michon sur les flottes au service du port de Nantes (dont celle du golfe du Morbihan) et d'Hiroyasu Kimizuka sur le commerce du vin de Bordeaux auraient apporté des compléments d'informations importants sur le cabotage morbihannais.

Avec ses nombreux îles et îlots et sa côte très découpée, les borneurs (petits navires assurant des transports sur de courtes distances) et passeurs exercent une activité essentielle pour assurer le transport du fret et des passagers dans la « petite mer ». Aujourd'hui, après la construction de routes et de ponts et l'organisation de lignes maritimes régulières, il est difficile d'imaginer les contraintes du passé. Ainsi, la traversée en chaloupe de la rivière de Noyal de la largeur de 175 mètres permet d'éviter un détour de 18 kilomètres par les terres. Un article très détaillé et d'un grand intérêt présente les dessertes de l'île aux Moines, de l'île d'Arz, de la traversée du goulet de Conleau, de la rivière du Bono...

L'activité de cabotage est approfondie par une étude très documentée concernant deux points particuliers. Le premier présente la diversité des navires utilisés, notamment au XIX^e siècle, en posant la question de la spécificité de la flotte du Morbihan par le biais des particularités du vocabulaire maritime concernant les navires du golfe. Le second porte sur les marins. L'étude des candidats aux examens de navigation montre que l'île aux Moines et l'île d'Arz sont les lieux les plus pourvoyeurs de cadres pour la navigation au long cours. L'ouvrage donne ainsi beaucoup de renseignements sur les activités maritimes du golfe du Morbihan mais on peut faire le reproche que plusieurs chapitres ont parfois tendance à se chevaucher, notamment sur tout ce qui concerne le cabotage, les capitaines au long cours ou la traite négrière (p. 84 et 187).

Le golfe du Morbihan, malgré les fortes contraintes dues aux marées, a suscité de multiples projets aux XIX^e et XX^e siècles pour développer de nouveaux ports ou pour actionner des turbines hydroélectriques. Des barrages ont ainsi été envisagés pour créer des plans d'eau exemptés de l'inconvénient des marées. Le projet le plus avancé est celui du comte Dillon dont l'ambition est de construire un port en eau profonde relié aux grandes lignes de chemin de fer à la pointe du Blair en Baden dont il reste aujourd'hui une jetée inachevée.

La navigation de plaisance dans le golfe du Morbihan est une activité qui y apparaît très tôt, la Société des régates vannetaises étant l'une des premières

associations de France organisatrice de compétitions entre voiliers. À ses débuts, les manifestations utilisent des navires de travail, sinagots et autres, puis apparaissent les premiers voiliers destinés aux loisirs et à la course. Cette navigation de loisir est d'ailleurs très étroitement liée à la naissance du sauvetage en mer avec les Hospitaliers sauveteurs bretons (HSB) puis la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). Aujourd'hui, le golfe du Morbihan fait partie des grands pôles nautiques français et même européens, tant pour ses activités de plaisance ou de formation à la voile que pour la haute renommée technique de ses chantiers navals.

La relation entre la mer et le golfe du Morbihan ne concerne pas uniquement les activités liées à la navigation. Le chapitre d'un grand intérêt sur les salines locales met en évidence la présence d'une production salicole en de très nombreuses zones de la petite mer. Cependant, le déclin de la production de sel au XVIII^e siècle est surtout lié au développement de l'exploitation du sel ignigène du Cheshire en Angleterre et non pas à la concurrence du sel méditerranéen, le coût du produit étant un élément secondaire dans les trafics maritimes européens. D'autre part, les navires du golfe ou de Pénérf ne vont jamais en Scandinavie, ce trafic étant pris en charge en quasi-totalité par les Néerlandais qui utilisent ce produit comme lest, ce qui leur permet de multiplier les rotations avec le nord de l'Europe. L'ostréculture est une autre activité de première importance sur les côtes du golfe. L'utilisation des dragues ayant détruit les bancs, l'élevage des huîtres prend le relais à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle. Cette nouvelle activité donne du travail aux populations locales touchées par le déclin du cabotage et les difficultés financières du secteur de la pêche. Le golfe du Morbihan est aussi un lieu au riche patrimoine industriel à l'exemple des moulins à marée, dont l'histoire, les modes d'utilisation et la reconversion actuelle sont présentés avec une grande précision. En France, le golfe présente une des plus fortes concentrations d'installations se servant de cette forme originale d'utilisation de l'énergie des marées.

L'ouvrage dirigé par Jacques de Certaines est source d'informations d'une grande richesse sur l'histoire du golfe du Morbihan. L'ambition était de multiplier les portes d'entrée pour donner des éléments de connaissance à un large public et l'on peut dire que cet objectif a été atteint.

Pierrick POURCHASSE

Jean-François CARAËS, *Le quai de la Fosse à Nantes. Autopsie d'un quartier mythique*, préface de Guy Saupin, La Crèche, Geste éditions, 2021, 337 p.

Tous ceux qui ont fréquenté les Archives départementales de Loire-Atlantique connaissent Jean-François Caraës, qui a accompli toute sa carrière dans cet établissement dont il fut directeur-adjoint ; il en est de même de tous ceux qui s'intéressent à l'histoire de Nantes, sur laquelle il a écrit de nombreux articles.